- KONIE SKACZĄ PRZEZ ATLANTYK
- POLSKA RADIOSTACJA LOTNICZA
- IX MISTRZOSTWA ŚWIATA W AKROBACJI
- LOTEM DO KUWEJTU
- ZAJĘCIE LOTNISKA MOKOTOWSKIEGO W 1918

CENA 5 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

51 17.12.1978 (1432)

MILION PASAŻERÓW NA LINIACH ZAGRANICZNYCH LOTU W 1978 ROKU

Po raz pierwszy w swej 50-letniej historii samoloty PLL LOT przewiozły milion pasażerów na liniach zagranicznych w ciągu jednego roku. Milionową pasażerką LOTU została **Anna Szafrańska**, artystka z Poznania, która w dniu 5 grudnia br. odleciała samolotem Il-62 „Kościuszko" z Warszawy do Nowego Jorku przez Montreal. 999 999 pasażerem została Finka **Karin Marttinen**, a 1 000 001 pasażerem — **Marek Koczy**.

Milionowa pasażerka otrzymała od dyrekcji LOTU gratulacje, upominki i kwiaty.

Milion pasażerów na liniach zagranicznych LOTU w 1978 r. oznacza, że PLL LOT przekroczą znacznie tegoroczny plan przewozów krajowych i zagranicznych.

PODZESPOŁY DLA IŁA-86 Z KALISZA

Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Kalisz" w ramach kooperacji z przemysłem lotniczym ZSRR rozwinęła produkcję niektórych podzespołów do samolotu pasażerskiego Il-86. Od pół roku radzieckie zakłady przemysłu lotniczego otrzymują z Kalisza mechanizmy sterownicze, których jakość i niezawodność została wysoko oceniona przez specjalistów ZSRR. Obecnie w kaliskiej WSK trwają przygotowania do podjęcia produkcji dodatkowych elementów do aerobusu.

SZYBKA AKCJA RATUNKOWA CENTRALNEGO ZESPOŁU LOTNICTWA SANITARNEGO W WARSZAWIE

Śmigłowiec Mi-2 Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie przeprowadził 5 grudnia br. niezwykle szybką akcję ratunkową. Rano na skwerze przy placu Zawiszy w Warszawie lądował śmigłowiec transportujący dwoje ciężko chorych dzieci z Ostrołęki Jedno z dzieci, 4-dniowe niemowlę w stanie ciężkim przewiezione zostało natychmiast karetką pogotowia do szpitala w Alejach Jerozolimskich. Z drugim 6-letnim dzieckiem śmigłowiec odleciał zaraz potem do Dziekanowa Leśnego, gdzie umieszczono je w szpitalu na oddziale laryngologicznym.

WYSTAWA „CZECHOSŁOWACKI PRZEMYSŁ LOTNICZY WCZORAJ I DZIŚ" W WARSZAWIE

7 grudnia br. otwarto w Muzeum Techniki NOT w Warszawie wystawę „Czechosłowacki przemysł lotniczy wczoraj i dziś", przygotowaną przez Muzeum Techniki w Brnie, z okazji 60-lecia czechosłowackiego przemysłu lotniczego i 30-lecia upaństwowienia przemysłu lotniczego CSRS.

W SKRÓCIE

● **Staraniem** Rady Ochrony Pomników Walki i Męczeństwa wydana została przez Państwowe Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych mapa pt. „Cmentarze żołnierskie w Polsce 1939–1945", w której oznaczono m.in. miejsca poległych lotników polskich i obcych.

● **W listopadzie** minęło 25 lat od uruchomienia przez PLL LOT regularnej komunikacji lotniczej do Bułgarii.

● **Wojewódzka** Komisja Polskiego Komitetu Olimpijskiego w Lesznie organizuje pierwszy w historii Ziemi Leszczyńskiej plebiscyt na 10 najlepszych sportowców i 5 najlepszych trenerów w 1978 r. Wśród kandydatów znajdują się m.in. szybownicy — **A. Dankowska**, jej syn **Jacek**, **H. Muszczyński**, **J. Centka** i **St. Wujczak**.

● **W Warszawie** odbyła się w dniach 27–28 listopada br. konferencja naukowa — „Kosmos" jako laboratorium plazmowe", zorganizowana przez Centrum Badań Kosmicznych PAN.

PROMOCJA W WYŻSZEJ OFICERSKIEJ SZKOLE LOTNICZEJ W DĘBLINIE

3 grudnia br. odbyła się w Dęblinie uroczysta promocja kolejnego rocznika absolwentów Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Janka Krasickiego.

Na odświętnie udekorowanym placu u stóp Pomnika Bohaterskich Lotników — wychowanków dęblińskiej uczelni, aktu promocji dokonał Główny Inspektor Szkolenia, wiceminister Obrony Narodowej — gen. broni **Eugeniusz Molczyk**. Jako pierwszy promowany został prymus — ppor. nawig. inż. **Marek Grzegorzewski**. Z drugą lokatą ukończył studia ppor. nawig. **Andrzej Bujnik**. Trzecią lokatę uzyskał ppor. pil. inż. **Zbigniew Martynowicz**. Wśród nowo promowanych byli również: ppor. pil. inż. **Karol Rymszewicz**, który ukończył studia w WOSL w ciągu trzyletniego kursu przyspieszonego oraz ppor. pil. inż. **Jarosław Andrychowski**, którego rodzice — płk. pil. rez. **Bolesław** i ppłk. pil. **Zofia Andrychowscy** — ukończyli swego czasu także Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie.

Złożenie kwiatów pod pomnikiem oraz defilada pododdziałów WOSL zakończyły promocję.

NA ZDJĘCIACH:

1. **Wiceminister Obrony Narodowej — gen. broni Eugeniusz Molczyk promuje prymusa, ppor. nawig. inż. Marka Grzegorzewskiego.**
2. **Pierwszy stopień oficerski z rąk gen. broni Eugeniusza Molczyka otrzymuje ppor. Krzysztof Twardowski.**
3. **Gratulacje od matki, ppłk. pil. Zofii Andrychowskiej, odbiera absolwent tegorocznej promocji, ppor. pil. inż. Jarosław Andrychowski; obok jego ojciec płk pil. rez. Bolesław Andrychowski.**

Zdjęcia: WAF — A. ŁUSZCZEWSKI

1

2

3

WYDAWNICTWA

JANUSZ MAGNUSKI: **RUCHOME TWIERDZE**. Wydawnictwo MON — 1978. Seria „Żółtego tygrysa". Str. 120, cena 7 zł.
MIROSŁAW AZEMBSKI: **LUDZIE BEZ TWARZY**. Wydawnictwo MON — 1978. Seria „Sensacje XX wieku". Str. 164, cena 8 zł.
WACŁAW KRÓL: **ZA STERAMI ODRZUTOWCA**. Wydawnictwo MON — 1978. Str. 232, cena 22 zł.

NASTĘPNY NUMER „SKRZYDLATEJ POLSKI"

ukaże się za tydzień. Będzie to numer świąteczny 52-53, o objętości 40 stron, z datą 24 — 31 grudnia 1978 r. i w cenie 10 zł. Znajdziecie w nim wiele interesujących pozycji, a m.in.:

● prezentujemy naszą redakcyjną listę **10 najlepszych polskich sportowców lotniczych w roku 1978.**

● korespondencje: **Legenda Arktyki, Sport śmigłowcowy w ZSRR, Lotnisko Dunakeszi, Powrócić do czołówki, Szybownictwo to także akrobacja, Japońskie linie lotnicze.**

● o Lotniczych Zakładach Naprawczych w Krośnie

● **Wielkopolskie skrzydła**

● **Polskie agrolotnictwo**

● **Naddźwiękowy samolot myśliwsko-bombowych Su-7**

● **Ratownicy w Tatrach**

● **Piosenka: Polski lotnik kosmonauta**

● **Jak orzeł tatrzański**

● **75 lat temu...**

● **Z pachnących lotnisk**

● **Quiz świąteczny**

i wiele innych.

W numerze piszą, fotografują i rysują: Andrzej Ablamowicz, Jerzy Amerski, Ryszard Badowski, Zygmunt Bulzacki, Paweł Elsztein, Wiesław Fuglewicz, Bolesław Gaczkowski, Marian Gutowski, Jolanta Kalita, Jerzy R. Konieczny, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Henryk Kucharski, Krzysztof Kuczyński, Tadeusz Malinowski, Mieczysław Marciniak, Andrzej Moldenhawer, Grzegorz Niewczas, Władysław Stech, Andrzej Stefko, Bogusław J. Witkowski, Lech Zielaskowski, Jerzy Zarębski.

NASZA OKŁADKA:

Polskie konie pełnej krwi, sprzedane do USA na aukcji „Animexu", w trakcie załadunku do samolotu transportowego DC-8-63F na warszawskim lotnisku Okęcie.

Zdjęcie: B. J. Witkowski

WYCHOWANIE PRZEZ DZIAŁALNOŚĆ

Na wiosnę bieżącego roku, dla uczczenia 35-lecia ludowego Wojska Polskiego, Zarząd Główny Aeroklubu PRL ogłosił wśród aeroklubów regionalnych konkurs na najlepiej prowadzoną działalność w zakresie patriotyczno-obronnego wychowania młodzieży. Regulamin konkursu punktował m.in. zorganizowane obozy przysposobienia obronnego, zwerbowanych kandydatów do szkół wojskowych, rajdy, patrole i wycieczki szlakiem walk LWP, wycieczki do jednostek wojskowych, spotkania z kombatantami, oficerami LWP i członkami APRL, konkursy wiedzy o wojsku, zdobywanie odznak sprawności obronnej itp.

Konkurs, trwający od 1 maja do 15 października, został niedawno rozstrzygnięty. Jak nas poinformowano w Dziale Propagandy Biura ZG APRL, zgodnie z założeniami konkursu zorganizowano i zrealizowano m.in.: 67 obozów przysposobienia obronnego dla 4 071 uczestników; 219 kandydatów skierowano do szkół chorążych i wyższych szkół oficerskich oraz 317 kandydatów do szkół podoficerskich, zdobyto 550 odznak sprawności obronnej; przeprowadzono 29 rajdów szlakiem walk LWP (dla 2 330 osób), 47 konkursów wiedzy o wojsku (dla 3 515 osób), 53 wycieczki do jednostek wojskowych (dla 2 142 osób), 120 spotkań z kombatantami (dla 9 200 osób), 30 z oficerami LWP (dla 659 osób); 312 członków aeroklubów wzięło udział w centralnych manewrach techniczno-obronnych ZHP i w spartakiadzie sportów obronnych; wspólnie z jednostkami wojskowymi patronującymi działalności aeroklubów zorganizowano 65 innych imprez lotniczych o charakterze patriotyczno-obronnym.

Jak się oblicza, w działalności objętej ramami konkursu uczestniczyło ponad 25 tysięcy młodych ludzi. Dużo to, czy mało? Na pewno nie za dużo, ale nie tak znów mało. Trzeba wziąć przy tym pod uwagę, że w konkursie sklasyfikowano 32 aeroklubu, a pozostała dziesiątka nie nadesłała sprawozdań. W tej ostatniej grupie są następujące aeroklubu: Częstochowski, Elbląski, Kętrzyński, Rybnicki, Stalowowolski, Robotniczy w Świdniku, Tatrzański w Nowym Targu, Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, Ziemi Mazowieckiej w Płocku i Warszawski. Trudno uwierzyć, aby w tych aeroklubach nie prowadzono żadnej działalności w zakresie patriotyczno-obronnego wychowania młodzieży, gdyż tak na pewno nie jest. Po prostu aeroklubu te nie przejęły się zbytnio konkursem, co z pewnością może dziwić. Żeby nie było nieporozumień, trzeba dodać, iż z konkursu wyłączono wszelkie centralne i ogólnokrajowe obozy szkoleniowe, mistrzostwa, zawody i rajdy, organizowane w ramach zlecenia władz naczelnych.

Może powstać pytanie, czy gdyby nie było konkursu, to aeroklubu prowadziłyby działalność wychowawczą z młodzieżą? Naturalnie, że tak. Są do tego zobowiązane statutowo i robią to zresztą od lat z większym lub mniejszym powodzeniem. Pracy wychowawczej nie należy formalizować. Szukać jednak trzeba stale nowych, możliwie jak najbardziej atrakcyjnych form w tej działalności. Wydaje się, że tegoroczny, pożyteczny konkurs, mający z pewnością jeszcze pewne braki, był dla aeroklubów dobrym ukierunkowaniem w pracy wychowawczej, stwarzając zarazem elementy współzawodnictwa w Aeroklubie PRL.

Naszym zdaniem, konkurs aeroklubów na najlepiej prowadzoną pracę w zakresie patriotyczno-obronnego wychowania młodzieży, zorganizowany dla uczczenia 35-lecia ludowego Wojska Polskiego, był słusznym zamierzeniem o charakterze społeczno-wychowawczym i obronnym, przyczynił się do większej popularyzacji wśród społeczeństwa problematyki lotnictwa sportowego i rozwinięcia zainteresowań lotniczych młodzieży. Wskazane byłoby tę atrakcyjną formę działalności systematycznie wzbogacać i rozwijać organizacyjnie oraz włączyć na stałe do planu działalności Aeroklubu PRL.

A oto punktacja pierwszej dziesiątki najlepszych aeroklubów w konkursie 1978: 1. Poznański — 370 pkt., 2. Białostocki — 365 pkt., 3. Kujawski (Inowrocław) — 351 pkt., 4. Ostrowski — 322 pkt., 5. Krakowski — 250 pkt., 6. Kielecki — 231 pkt., 7. Włocławski — 221 pkt., 8. Gliwicki — 202 pkt., 9. Bielsko-Bialski — 193 pkt., 10. Łódzki — 166 pkt.

Gratulujemy najlepszym i zachęcamy do współzawodnictwa na tym odcinku w roku przyszłym.

Ikarus

KONIE SKACZĄ przez ATLANTYK

Doroczna aukcja koni w Janowie Podlaskim zgromadziła w br. wielu zagranicznych kupców polskich koni. Kupione konie sportowe i hodowlane nabywcy postanowili przetransportować do Stanów Zjednoczonych drogą powietrzną w celu skrócenia czasu podróży. I oto w listopadzie na Okęciu wylądował potężny czarterowy samolot transportowy DC-8-63 F o znakach rejestracyjnych N 788 FT towarzystwa „Flying Tigers" (latające tygrysy) po cenny ładunek. Jest to w USA znany przewoźnik, głównie ładunków, który w ub. r. osiągnął wartość 1 445 510 tys. tonokilometrów na liniach krajowych i zagranicznych. Łącznie tym rejsem ma być przewiezionych 39 koni przez Atlantyk, za które Centrala Importowo-Eksportowa „Animex" uzyskała prawie milion dolarów.

Samolot amerykański DC-8 (rozpiętość 45,2 m, długość 57,1 m, wysokość 12,9 m, masa 69,7 t, udźwig 30,7 t), który pilotowała załoga kpt. Johna Williama Stebela w składzie: R. L. Rogers, J. J. Smith, B. E. Hyde, J. Derier i R. W. Peake, wylądował w niedzielę wieczorem, a w poniedziałek od rana rozpoczął się załadunek koni. Do specjalnych drewnianych klatek o trzech boksach, ustawionych na samobieżnym podnośniku, zostaje wprowadzona pierwsza trójka koni. Klatka zostaje od dołu owinięta w folię plastykową, żeby była szczelna i za chwilę podnośnik podjeżdża do samolotu, gdzie mechanizm podnośnika unosi platformę z klatką do poziomu podłogi kabiny bagażowej samolotu. Następnie klatka jest wtaczana do pojemnego „brzucha" samolotu. Operacja ta jest powtarzana 13 razy, aż wszystkie konie znalazły się na pokładzie samolotu. Na czas podróży klatki zostają umocowane do podłogi samolotu. Za chwilę zostaną zamknięte drzwi luku i można będzie rozpocząć podniebną podróż. Konie jednak przez Atlantyk nie polecą same, towarzyszy im 9-osobowy personel weterynaryjno-masztalerski.

Jednak co to? Start nie następuje. Okazuje się, że pokładowy komputer zasygnalizował złe wyważenie samolotu. Na ratunek przychodzi więc niezawodny balast, używany niegdyś przez balonniarzy — piasek. Do części ogonowej samolotu załadowano półtorej tony piasku i samolot mógł się udać w daleką, 11-godzinną trasę bezpośrednio do Nowego Jorku.

Wszystkie konie dzielnie zniosły pierwszą w ich życiu podróż samolotem.

Obok zamieszczamy fotoreportaż z lotniska. (bjw)

Zdjęcia: Bogusław J. Witkowski

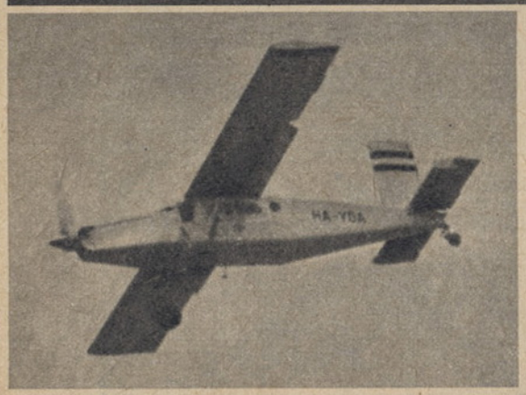
Wyżej: Po sprzedane konie przyleciał na warszawskie lotnisko Okęcie specjalny czarterowy samolot DC-8 towarzystwa amerykańskiego „Flying Tigers".

Z prawej: Konie do transportu powietrznego wprowadzane są pojedynczo do specjalnych klatek o trzech boksach, w których odbędą całą podróż aż do nabywcy.

Z prawej: Klatka z eksportowymi końmi za pomocą specjalnego podnośnika podjeżdża do samolotu i jest podnoszona do poziomu podłogi kabiny samolotu, a następnie wtaczana do wnętrza. Za chwilę następna trójka koni przygotuje się do opuszczenia Warszawy.

POGOTOWIE LOTNICZE BUDAPESZTU

NOTATNIK WĘGIERSKI (3)



Samolot Pilatus „Turbo Porter" (produkcji szwajcarskiej), który użytkowany jest przez węgierskie pogotowie lotnicze. Samolot ten ma silnik produkcji kanadyjskiej LGT o mocy 405 kW. Prędkość 220 km/h, pułap 6500 m, zasięg 550 km. Zdjęcie przedstawia Pilatusa na lotnisku dyspozycyjnym (powyżej).

Pilatus „Turbo Porter" w powietrzu.

W pierwszych latach po zakończeniu II wojny światowej na Węgrzech wykorzystywano z powodzeniem samoloty do przewożenia chorych. Rozwój lotniczego pogotowia ratunkowego datuje się od 1957 r., kiedy to wprowadzono do użytkowania samoloty Jak-12 oraz Aero-45. Z kolei w latach sześćdziesiątych zakupiono samoloty L 200D „Morava". W 1972 r. i w 1974 r. pogotowie lotnicze otrzymało samoloty Pilatus „Turbo Porter".

Na Węgrzech działa też lotnicza służba wodna, dysponująca również samolotami na pływakach — ze względu na możliwość korzystania z dużych basenów wodnych jakimi są niewątpliwie Dunaj i Balaton. Pierwszymi samolotami tej służby były „Super Aero", „Morava", PZL-101 „Gawron" oraz zakupiony w 1971 r. Pilatus „Turbo Porter".

Lotnicze pogotowie Budapesztu dysponuje stosunkowo niewielką liczbą samolotów. Dlatego też loty sanitarne kształtowały się następująco: w 1974 r. wykonano 822 lotnicze zadania ratunkowe, w 1975 r. 889 zadań, w 1976 r. 932 zadania, a w 1977 r. — 987 zadań. W roku ubiegłym samoloty sanitarne przeleciały 253 800 km i przebywały w powietrzu 1 180 h.

W stolicy Węgier przy ulicy Marcó 22 mieści się dyrekcja pogotowia ratunkowego. Moim rozmówcą jest zastępca dyrektora generalnego pogotowia dr med. **László Cselkó.** Był kilkakrotnie w Polsce, zna organizację służby zdrowia w naszym kraju.

— Panie dyrektorze — zaczynam rozmowę. — Organizacja i rozwój lotniczej służby sanitarnej na Węgrzech i w Polsce są odmienne. Kształtuje je specyfika i potrzeby naszych krajów. W Polsce sprawnie działające pogotowie lotnicze obejmuje swym zasięgiem cały kraj. Mamy szesnaście zespołów lotnictwa sanitarnego i od dwudziestu lat nie tworzymy nowych. Ówczesna koncepcja ich lokalizacji była słuszna i do dzisiaj nie ma potrzeby jej korygowania. Jak się wstępnie zorientowałem, na Węgrzech jest inna niż w Polsce organizacja lotniczej służby zdrowia.

— Tak, to prawda. W naszym kraju, ze względu na jego obszar oraz skalę potrzeb opracowaliśmy plan rozwoju węgierskiego pogotowia ratunkowego. Przeprowadziliśmy wiele badań oraz analiz statystycznych. Z opracowanego materiału wynikało, iż zorganizowanie lotnictwa sanitarnego w naszym kraju na większą skalę nie jest konieczne. Węgry są bowiem krajem małym. Jedna piąta ludności węgierskiej mieszka w Budapeszcie, czyli ponad dwa miliony osób. Mamy dobrze rozwiniętą sieć dróg lądowych. Dlatego też rozwijając pogotowie ratunkowe, stawialiśmy na pierwszym miejscu transport samochodowy, czyli karetki pogotowia. Pamiętaliśmy oczywiście także o lotniczym transporcie sanitarnym.

— Czy jest to służba wydzielona, samodzielna?

— Nie. W naszym kraju lotnictwo sanitarne integralnie związane jest z węgierskim pogotowiem ratunkowym. Ono to w szczególnych przypadkach wykorzystuje samoloty do ratowania życia ludzkiego. Krótko mówiąc, samochody i samoloty są środkiem transportu węgierskiego pogotowia ratunkowego, a personel posługujący się zarówno samochodami jak samolotami podporządkowany jest jednemu kierownictwu.

— W czasie pobytu na Węgrzech zetknąłem się co najmniej dwukrotnie z nazwą: lotnictwo sanitarne.

— Nie przeczę. Przedstawiciel lotniczego pogotowia ratunkowego, a więc lotnictwa sanitarnego, wchodzi w skład zarządu Węgierskiego Związku Lotniczego. Mamy pilotów, samoloty, służbę łączności, służbę techniczną. A ponadto lotnicy na całym świecie kochają nazwy; nie wyobrażają sobie, aby pracując w charakterze pilota w określonym przedsiębiorstwie — jakaś jego sekcja, wydział a nawet ono samo nie miało w swej nazwie: lotniczy. Sądzę, iż mają dużo racji, ponieważ trudno im sobie wyobrazić pracę lotniczą w instytucji czy przedsiębiorstwie, w których nie ma nazw związanych z ich pracą zawodową. Lubię i cenię lotników za ich postawę, wysoki poziom, a także za rzetelnie wykonywaną pracę, w której bardzo często są wirtuozami.

— A propos: czy piloci lotniczego pogotowia ratunkowego są specjalnie dobierani i szkoleni?

— Jest to zrozumiałe. Muszą to być piloci najlepsi, wypróbowani i niezawodni w każdej sytuacji. Takich pilotów mamy i chlubimy się nimi. Zresztą oni sami wielokrotnie tego dowiedli. Zdali wówczas w pełni egzamin praktyczny. Pogotowie ratunkowe nie organizuje jednak we własnym zakresie szkolenia lotniczego.

— Domyślam się, iż pogotowie ratunkowe Budapesztu jest najbardziej uprzywilejowane pod względem dysponowania sprzętem lotniczym?

— Tak jest w rzeczywistości. Mamy tylko jeden zespół lotniczego pogotowia w naszym kraju — w Budapeszcie. Tutaj mamy bowiem zorganizowaną służbę łączności, która jest nieodzowna przy natychmiastowych transportach chorych drogą lotniczą.

— Jakimi samolotami najczęściej przewozi się chorych? Mam oczywiście na myśli typ samolotu.

— Z początkiem lat siedemdziesiątych zakupiliśmy samoloty Pilatus „Turbo Porter". Nasi piloci latają na nich z prędkością 200—220 km/h. Jesteśmy zadowoleni z tych samolotów. Spełniają — jak do tej pory — nasze wymagania.

— Nie sądzę, aby tylko jeden typ samolotu był użytkowany na Węgrzech w lotniczej służbie sanitarnej?

— Mamy samoloty dwusilnikowe produkcji czechosłowackiej L 200D „Morava". Potrzebne są nam jeszcze wspomniane już przed chwilą „Pilatusy". W przyszłym roku otrzymamy pierwsze śmigłowce sanitarne Mi-2. Dużo się po nich spodziewamy. Sporo o nich słyszałem w czasie pobytu w Polsce. Wasze lotnictwo sanitarne użytkuje je z dużym powodzeniem. Sądzę, iż w naszych warunkach również okażą się pożyteczne. Chcielibyśmy sprzęt ograniczyć do użytkowania dwóch względnie trzech typów: jednego śmigłowca i jednego lub dwóch samolotów.

— W jakich przypadkach samolot przewozi chorego do szpitala?

— W trzech przypadkach. Pierwszy — samolot leci na lądowisko, na które przyjeżdża karetka z chorym. Drugi — w czasie transportu chorego karetką do kliniki; na przykład w odległości stu kilometrów od Budapesztu stan chorego nagle pogarsza się i lekarz drogą radiową zaleca przyspieszenie transportu. Wtedy niezwłocznie startuje samolot i już w powietrzu pilot samolotu wspólnie z lekarzem karetki jadącej z chorym ustalają miejsce spotkania. Jest to najczęściej jedno z lądowisk, które wykorzystujemy dla lotniczego pogotowia ratunkowego. Trzeci — w przypadku klęski żywiołowej (na przykład powódź, pożar), a także tragicznego wypadku samochodowego (zderzenie kilku samochodów) lub kolejowego.

— Ile razy dziennie startują samoloty na ratunek?

— Dziennie wykonują średnio dwa lub trzy loty. Jeszcze raz chcę podkreślić, iż na Węgrzech mamy 159 stacji pogotowia ratunkowego, które pracują bardzo sprawnie. Dlatego też samolot wykorzystujemy tylko w sytuacjach wyjątkowych. Nasze pogotowie ma 1 400 samochodów, z których 93% to polskie „Nysy 522". Uważamy, że jest to najlepszy samochód w obozie socjalistycznym, ale według naszej oceny można go jeszcze udoskonalić. Jeśli chodzi o łączność, to dysponujemy duńskimi urządzeniami nadawczo-odbiorczymi. Mamy łączność z każdą stacją i każdym samolotem. Nietrudno się domyślić, iż pogotowiem ratunkowym kierujemy centralnie.

— Zamierzenia, perspektywy?

— Przede wszystkim nie zakończyliśmy jeszcze rozwoju i unowocześniania lotniczego pogotowia ratunkowego. Wspomniałem już o śmigłowcach. Chcemy, aby nasi piloci dysponowali na terenie całego kraju dobrze zorganizowaną siecią lądowisk dla samolotów krótkiego startu. Chcemy sprzęt lotniczy dostosować do naszych potrzeb. Chcemy wreszcie, aby sprzęt lotniczy powiększający się z każdym rokiem był przez nas maksymalnie wykorzystany.

— Dziękuję za rozmowę.

— Cieszę się z naszej rozmowy. Jednocześnie za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski" pragnę przekazać wszystkim pracownikom polskiego lotnictwa sanitarnego jak najlepsze przyjacielskie pozdrowienia od węgierskiego pogotowia ratunkowego i jego lotników.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

LOTNICTWO na małym EKRANIE

Odpowiedzmy sobie na jedno pytanie: czy lotnictwo jest w sposób wystarczający prezentowane na małym ekranie? Albo inaczej: czy do naszego mieszkania dociera lotnictwo poprzez odbiornik telewizyjny? Mam oczywiście na myśli lotnictwo w ogóle, a także częściowo kosmonautykę, która nie tylko wyrosła z lotnictwa ale jest z nim związana. Trudno bowiem wyobrazić sobie pilotów kosmicznych nie mających związków z lotnictwem. Każdy z nich był pilotem wojskowym, latał na samolotach odrzutowych i następnie ukończył szkolenie dla kosmonautów. Sądzę, że jeszcze długo będziemy czekać na dzień, kiedy to człowiek rozpocznie szkolenie w pilotowaniu statków kosmicznych, nie łatając poprzednio na samolotach tłokowych czy też odrzutowych.

Lotnictwo to temat bajecznie piękny, który niezwykle sugestywnie przemawia do widza poprzez film, szczególnie gdy jest barwny. Lotnictwo w ogóle, a szczególnie polskie dość rzadko i wycinkowo oglądamy na szklanym ekranie. A przecież mamy kilkaset tysięcy sympatyków lotnictwa w naszym kraju. Lotnictwa — o pięknych tradycjach, które jest naszą dumą. Przypominanie jego wkładu w zwycięstwo nad Niemcami hitlerowskimi — jak sądzę — nie jest w tym miejscu potrzebne. Cóż przeciętny obywatel wie na temat lotnictwa polskiego i ludzi, nie mówiąc o lotnictwie światowym? Mało. A przecież jest to temat porywający i rozległy, iż wyczerpać go nie sposób nawet przez wiele lat.

Problem nr 1 to ludzie polskiego lotnictwa; są wszędzie — w sporcie, w komunikacji, w wojsku, w instytutach, na uczelniach, pracują w rolnictwie, w służbie zdrowia, w przemyśle, są działaczami. Wielu z nich to seniorzy, gawędziarze, pamiętający lata międzywojenne, okres wojny jak również lata pionierskie odbudowy lotnictwa od podstaw po zakończeniu działań wojennych w 1945 r. A dzień dzisiejszy? Mamy znakomitych sportowców lotniczych, których osiągnięcia budzą uznanie na świecie, mamy pilotów komunikacyjnych (PLL LOT), których poziom latania jest wysoko oceniany w kraju i za granicą. Mamy pilotów wojskowych, którzy na ćwiczeniach państw Układu Warszawskiego uzyskują najwyższe uznanie i pochwały, mamy przemysł lotniczy, a w nim setki utalentowanych specjalistów. Nie sposób oczywiście pokazać wszystkich. Prezentując ludzi lotnictwa popularyzujemy nie tylko ich samych, ale zawód wykonywany, miejsce pracy, środowisko, a ponadto lotnictwo. Nie mam na myśli jednak takiej popularyzacji jakiej próbkę dała TV Łódź w Studio 8, w programie „Dawno, dawniej, najdawniej" (25 listopada br.). Pokazano wówczas historię załogi samolotu bombowego PZL-37 „Łoś" pt. „Ostatni lot". Nie podano jednak nazwiska inż. Jerzego Pawlaka, który komentował lot załogi „Łosia". Film dokumentalny był ciekawy i potrzebny; popularyzował ludzi i ich dzieje.

Mamy w TVP „Studio Sport", w którym nie pamiętam, aby cały program poświęcony był sportowi lotniczemu. Czy tylko można mówić nieprzerwanie o piłce nożnej? Mamy „Siódemkę", w której sporadycznie pokazywane są osoby związane z lotnictwem lub je reprezentujące. Mamy „Klub Sześciu Kontynentów", w którym też niewiele jest tematów lotniczych. Mamy jeszcze wiele innych stałych programów, w których rzadko, albo wcale oglądamy lotnictwo. Są oczywiście jeszcze dwa programy „Poligon" i „Radar", które jak sama nazwa wskazuje prezentują problematykę wojskową.

Mamy oczywiście „Magazyn Lotniczy", który powinien satysfakcjonować wszystkich ludzi i sympatyków lotnictwa. „Magazyn Lotniczy" jest potrzebny, powinien być częściej prezentowany telewidzom, lecz jego koncepcja redagowania powinna być zmieniona. Nie ukrywam, iż jest on coraz słabszy, mało ciekawy i nie przedstawia w sposób aktualny istotnych problemów czy też wydarzeń współczesnego lotnictwa polskiego i światowego. Osoby redagujące magazyn nie nadążają za wydarzeniami, nie mówiąc już o wcześniejszym ich sygnalizowaniu.

Dość dużo tematów lotniczych — w porównaniu z innymi cyklicznymi programami — serwuje nam Studio 2. Przede wszystkim w każdą wolną sobotę przeżywamy kolejną porcję wrażeń astronautycznych. Myślę o serialu „Cosmos 1999", który od początku emitowania budzi żywe zainteresowanie. Co prawda każdy odcinek serialu stanowi oddzielną całość, ale jak w każdym serialu spotykamy tych samych bohaterów: komandora Keniga i doktor Helenę. Poziom treściowy i artystyczny poszczególnych odcinków jest różny. Najważniejsze jednak to, że żywa, często nawet dramatyczna akcja trzyma widza w napięciu i budzi zainteresowanie losem ludzi na odległej planecie. Serial ten oglądany z przymrużonym okiem jest pożytecznym odprężeniem i jednocześnie zabawą w każdą wolną sobotę. „Cosmos 1999" działa na wyobraźnię i budzi refleksje. Cóż, fantastyka naukowa to specyficzna odmiana twórczości rozrywkowej, funkcjonująca bardziej jako fenomen socjologiczny niż artystyczny. Żyjemy w erze podboju Kosmosu. Nic w tym dziwnego, że sprawy te tak bardzo ludzi interesują. Filmów fantastyczno-naukowych i lotniczych chcielibyśmy oglądać jak najwięcej. Jest to zrozumiałe.

Nie tak dawno mieliśmy wydarzenie, które przeszło do historii naszego lotnictwa; Polak w Kosmosie. Odnotowano je w TVP wszechstronnie. Na szklanym ekranie poza reportażami ze startu statku kosmicznego oglądaliśmy transmisję z jego pokładu. Mieliśmy okazję zapoznać się z opiniami uczonych. Zobaczyliśmy film pt. „Droga w Kosmos". Oczywiście było wiele programów towarzyszących temu wydarzeniu. Do udanych trzeba zaliczyć także nowy program pt. Telewizja Młodych Kosmonautów „Orbita", który cieszy się dużym zainteresowaniem młodzieży.

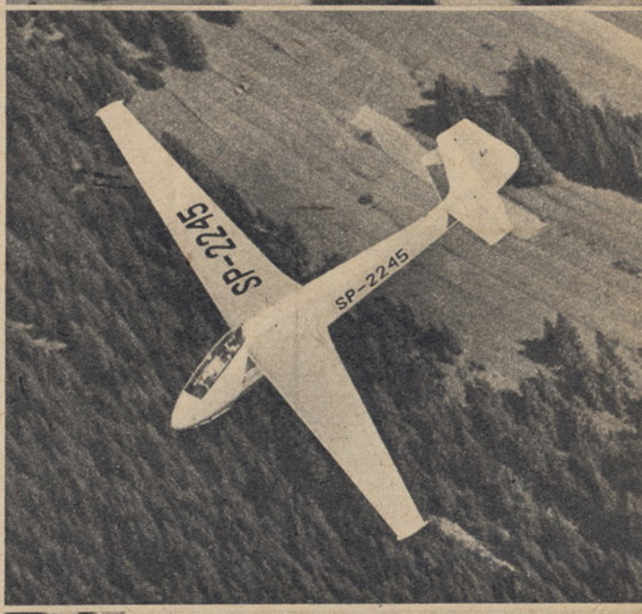
Lotnictwa klasycznego nie może jednak zepchnąć na boczny tor — Kosmos. Takie bowiem wrażenie odnosimy oglądając TVP. Obejrzeliśmy ostatnio kilka filmów fabularnych i dokumentalnych o tematyce lotniczej. Ale to wszystko mało. Mamy filmy „Czołówki". Niektóre z nich są wartościowe i godne kilkakrotnego pokazywania. Aktualnie dla TVP ekipa „Czołówki" pracuje nad 3-odcinkowym filmem prezentującym historię lotnictwa polskiego. Pierwszy — jest już na ukończeniu.

Reasumując, który z innych środków masowego przekazu jak nie TVP może trafić jednocześnie do milionów telewidzów naszego kraju oraz informować ich o wydarzeniach aktualnych w lotnictwie polskim i światowym, przedstawiać czołowych ludzi tego lotnictwa, ich problemy, opinie; pokazywać ludzi dobrej roboty w lotnictwie.

Jestem przekonany, że to wszystko o czym napisałem jest odpowiedzią na pytanie rozpoczynające niniejszy artykuł. (m)

Film wyprodukowany przez WF „Czołówka" pt. „Poligon śmiałych". Opowiada o żołnierzach wojsk powietrzno-desantowych.

Lotnictwo to jeden z tematów magazynu wojskowego „Radar". Na zdjęciu fragment ćwiczeń śmigłowca bojowego.

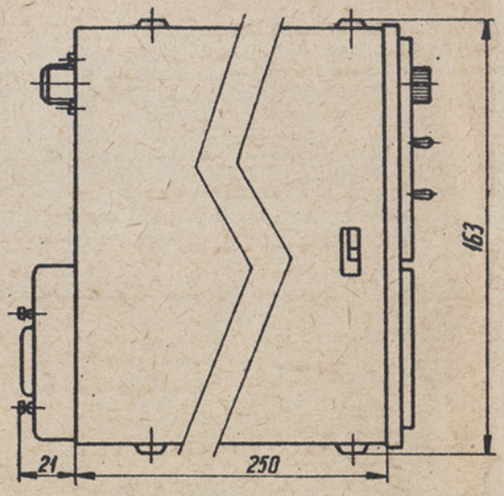


To zdjęcie (szybowiec) pochodzi z filmu pt. „2 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Kraków", w którym oglądamy także fragmenty dotyczące lotnictwa sportowego.

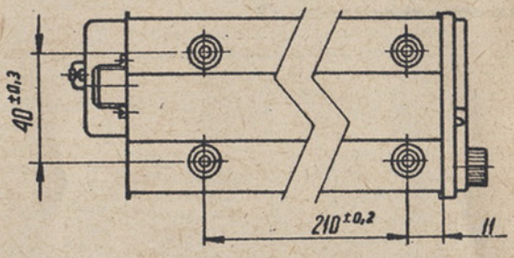
Polski kosmonauta nim wystartował w Kosmos latał na samolotach odrzutowych. Zdjęcie z filmu pt. „Przed startem".
Zdjęcia: W. Sobociński, L. Zielaskowski (2) i L. Wróblewski

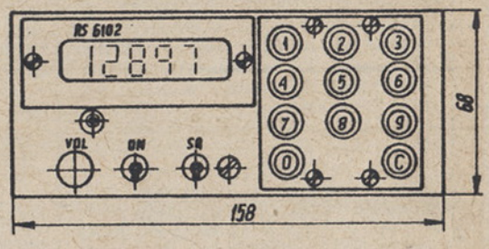
Blok nadawczo-odbiorczy radiostacji lotniczej RS-6102 z cyfrowym wybieraniem kanałów i wskaźnikiem częstotliwości pracy.

Zdjęcia: Krzysztof Kamiński



Na rysunku: Wymiary zewnętrzne bloku nadawczo-odbiorczego radiostacji lotniczej RS-6102. U dołu — płyta czołowa.





Nowe radiostacje RS-6102 są przeznaczone do samolotów (na zdjęciu PZL-106A „Kruk") i śmigłowców rolniczych oraz samolotów sportowych.

Zdjęcie: PZL

POLSKA RADIOSTACJA LOTNICZA

Nowa polska seryjna radiostacja nadawczo-odbiorcza RS-6102 służy do łączności pilotów samolotów i śmigłowców rolniczych, a także sportowych — z innymi statkami powietrznymi w locie oraz z obsługą naziemną. Jak również — bez stosowania wyposażenia dodatkowego — jako telefon pokładowy. Łączność radiowa może być utrzymywana na dowolnej z 720 (800) częstotliwości kanałowych wybieranej co 25 kHz w paśmie 118-136 (138) MHz.

Radiostacja RS-6102 spełnia wymagania przepisów technicznych polskich oraz amerykańskich dotyczących: warunków środowiskowych, procedury badań sprzętu awionicznego, odporności na zakłócenia radioelektryczne (m. in. na sygnały postronne w zakresie częstotliwości 0,190—940 MHz), a także wymagań co do składowania i transportu. Dodajmy, że są one bardzo ostre i odnoszą się nawet do wymiarów zewnętrznych, szybkości wybierania kanałów łączności, masy radiostacji i poboru mocy energii elektrycznej z sieci pokładowej samolotu lub śmigłowca. Radiostacja lotnicza tego rodzaju musi ponadto działać sprawnie: w zakresie temperatury od —15°C do +55°C (chwilowo do +60°C), na wysokościach do 6 000 m, przejść pomyślnie dwie serie prób w łącznym czasie 48 h przy okresowych zmianach wilgotności względnej powietrza do 95% i temperatury do ok. 50°C, być odporna na drgania (z przyspieszeniami 3 g w zakresie częstotliwości 5—150 Hz i 1 g dla zakresu 150—2 000 Hz), udary (z przyspieszeniem do 6 i 15 g), pyły i pleśnie oraz wykazywać dużą niezawodność (okres między uszkodzeniami radiostacji nie powinien być mniejszy od 2 000 h przy 90% ufności).

Każda wyprodukowana radiostacja lotnicza przechodzi 17 badań kontrolnych, zaś jedna z każdej kolejnej serii aż 42 badania. Podobnie zresztą jak radiostacje prototypowe. Badania kontrolne są prowadzone w warunkach normalnych, środowiskowych i eksploatacyjnych.

Polska radiostacja RS-6102 jest odpowiednikiem znanych lotniczych radiostacji zagranicznych: „Ładysz" (ZSRR), Becker AR-2009 (RFN) i King KX-175 (USA).

Radiostacja RS-6102 składa się z:

— bloku nadawczo-odbiorczego o wymiarach 68 x 158 (163) x 250 (271) mm i masie — 2,5 kg,

— rozgałęźnika przewodowego o wymiarach 73 x 95 x 21 mm i masie — 0,32 kg,

— ewentualnie reduktora napięcia z 28 V do 14 V (jeśli jest niezbędny w danym samolocie lub śmigłowcu) o wymiarach 95 x 170 x 77 mm i masie — 1,1 kg.

Dane techniczne: Moc wyjściowa nadajnika znamionowa — 5 W (typowa 7—9 W), czułość odbiornika znamionowa — 2 mikrowolty (typowa 1 mikrowolt), moc akustyczna odbiornika — 1 W (głośnik 1,5 W) lub 200 mW (słuchawki), pasmo częstotliwości akustycznych — 350 do 2 700 Hz. Czas potrzebny na zmianę roboczego kanału nadawczo-odbiorczego nie przekracza 8 s.

Rodzaj pracy radiostacji — simpleksowy z modulacją amplitudową A3. Napięcie zasilania prądem stałym — 12,4 do 15,2 V (lub 22 do 30,2 V z reduktorem napięcia). Radiostacja zachowuje pełną sprawność przy napięciu obniżonym do 11 V.

Nowoczesna radiostacja lotnicza RS-6102 jest dziełem zespołu konstruktorów z Gdańskich Zakładów Elektronicznych UNIMOR, przeszła wszechstronne próby użytkowe i będzie stanowiła wyposażenie samolotów i śmigłowców gospodarczych oraz samolotów sportowych produkowanych przez PZL dla potrzeb krajowych i na eksport. **(W)**

ZLOT POMORSKI

W dniach 7—8 października br. wyznaczyli sobie kolejne spotkanie lotniarze z aeroklubów nizinnych, podczas którego dokonano wymiany doświadczeń i problemów nurtujących brać lotniarską oraz rozegrano zawody, których program przewidywał doskonalenie techniki startu, lądowania i lotów żaglowych. Na II Pomorski Zlot Pilotów Lotni przybyli zawodnicy z aeroklubów: Warszawskiego, Łódzkiego, Pomorskiego, Słupskiego, Gdańskiego, Bydgoskiego i lotniarze indywidualni. Zawody rozegrano według następujących zasad:

Konkurencja I — celność lądowania. W centrum koła o średnicy 15 m ustawiony był słupek gumowy wysokości 1 m i średnicy 20 cm. Punktacja: dotknięcie stopą słupka i lądowanie w kole — 0 pkt. karnych, dotknięcie i lądowanie poza kołem — 20 pkt. karnych, lądowanie w kole bez dotknięcia słupka — 40 pkt. karnych. Konkurencja ta daje możliwość rozegrania celności lądowania z nalotu bez potrzeby spadochronowania, dyskusyjnego w lotniach II i III generacji.

Konkurencja II — dokładność lądowania. Nalot z kierunku wyznaczonego przez balon lub znak nalotowy, przelot przez światło bramki i lądowanie w odpowiednim sektorze za bramką. Bramka wyznaczona jest przez balony, a w przypadku silniejszego wiatru przez znaki na ziemi i sędziów bramkowych. Punktacja: czysty przelot bez dotknięcia znaku nalotowego i ograniczników bramki oraz lądowanie w sektorze I (2-metrowym) 0 pkt.; II (3 m) — 10 pkt.; III (4 m) — 20 pkt.; IV (4 m) — 30 pkt.; V (5 m) — 40 pkt.; lądowanie w sektorze 0 (10 m) — 40 pkt. karnych; lądowanie poza sektorami — 50 pkt. karnych; naruszenie znaku nalotowego — 50 pkt. karnych; naruszenie znaku bramki — dodatkowo 10 pkt. karnych. W konkurencji tej piloci lotni mają możność wykazać się precyzją lądowania, tak potrzebną w terenie przygodnym.

Konkurencja III loty odległościowe. Piloci chcąc uzyskać jak najlepsze wyniki musieli wykazać się czystością techniki pilotażu. Punktowano: lot najdłuższy — 0 pkt. karnych, za każdy metr mniej — 1 pkt. karny. Lądowanie odbywało się w wyznaczonym pasie o szerokości 30 m, wyłożonym w łożu wiatru.

Konkurencja IV — loty żaglowe (na czas) — rozgrywana była nad zboczem wysokości 62 m, pochyleniu 45° i długości 3 km bez odchylenia kursowego. Prędkość wiatru, przy którym występuje tam zjawisko prądu wymuszonego — 6—8 m/s. Punktacja: czas najlepszy — 0 pkt. karnych, każdy kolejny czas gorszy — 2 pkt. karne więcej.

W każdej konkurencji można było trzykrotnie powtórzyć start, o ile zawodnik nie przekroczył lub nie przeleciał ogranicznika wyłożonego na stoku. Każda konkurencja składała się z trzech kolejek lotu, przy czym kolejka najsłabsza nie była liczona do punktacji.

Po losowaniu kolejki lotów zawodnicy wyjechali na szybowisko w Fordonie, gdzie miały być rozegrane konkurencje na celność i dokładność lądowania. Na miejscu okazało się, że wiatr zmienił kierunek z zachodniego na północno-zachodni i północny, praktycznie uniemożliwiając starty. Rozgrywanie konkurencji przeniesiono więc do Starogrodu, gdzie mimo późnej pory udało się rozegrać jedną kolejkę na celność lądowania. Sędziowie lądowiska, biorąc pod uwagę pogarszające się warunki (słaba widoczność), przerwali jednak konkurencję po wystartowaniu 5 zawodników drugiej kolejki.

Wiejący 8 października wiatr w kierunku 140° był idealny dla wzgórza w Fordonie. O godz. 8 zawodnicy byli gotowi do wyjazdu, ale i tym razem aura spłatała figla. Zamglenie było tak duże, że nie widać było wierzchołka góry. Dopiero o 10 warunki poprawiły się na tyle, że rozpoczęto dwie konkurencje: odległościową i celności lądowania.

Po rozegraniu konkurencji odległościowej punktacja przedstawiała się następująco: 1. Janusz Wasilewski (Warszawa) — 311 m — 0 pkt.; 2. Krzysztof Kosior (Bydgoszcz) — 257 m — 54 pkt.; 3. Piotr Listewnik (Gdańsk) — 212 m — 99 pkt.; 4. Zygmunt Konieczny (Słupsk) — 204 m — 107 pkt.; 5. Jerzy Langowski (Gdańsk) — 189 m — 122 pkt.; 6. Marek Szafrański (Gdańsk) — 169 m — 142 pkt. Sklasyfikowano 28 zawodników na 32 zgłoszonych. Drużynowo najlepiej wypadli reprezentanci Aeroklubu Gdańskiego.

W słabych warunkach (wiatr 1—2 m/s) największą doskonałość wykazały lotnie zmodyfikowane: „Vega" Janusza Wasilewskiego i doskonała lotnia konstrukcji Adama Lisa, na której latał Krzysztof Kosior.

W konkurencji celności lądowania na wniosek kolegium sędziowskiego rozegrane zostały trzy kolejki lotów. Nie liczono kolejki sobotniej. Usytuowanie koła celności preferowało lotnie mniej doskonałe, a tym samym pozwalało odrobić straty jakie zanotowały one w odległości lotu. Lotnie o dużej doskonałości zmuszone były ostro esować w celu zmniejszenia wysokości, co w przypadku słabszego pilotażu dwukrotnie skończyło się lądowaniem na olbrzymim stogu siana.

Oto punktacja w celności po trzech kolejkach: 1. Marek Szafrański (Gdańsk), 2. Andrzej Kowalski i 3. Grzegorz Berendt (obaj z Bydgoszczy) — wszyscy 0 pkt., 4. Cezary Berendt (Bydgoszcz) — 20 pkt., 5. Jan Szeszko (Łódź), 6. Zygmunt Konieczny (Słupsk) i 7. Piotr Sucharski (Bydgoszcz) — wszyscy po 40 pkt.

Rywalizacja była ostra, a o miejscach zadecydowały punkty kolejki odrzuconej. W klasyfikacji drużynowej konkurencję celności wygrała drużyna bydgoska.

Wieczorem w Aeroklubie Bydgoskim ogłoszono oficjalne wyniki II Pomorskiego Zlotu Pilotów Lotni. Wyniki indywidualne: **1. Janusz Wasilewski (Warszawa) — 80 pkt., 2. Marek Szafrański (Gdańsk) — 142 pkt., 3. Zygmunt Konieczny (Słupsk) — 147 pkt., 4. Krzysztof Kosior (Bydgoszcz) — 154 pkt., 5. Grzegorz Berendt (Bydgoszcz) — 180 pkt., 6. Piotr Listewnik (Gdańsk) — 199 pkt.** Drużynowo: **1. Gdańsk, 2. Bydgoszcz, 3. Warszawa.**

II Zlot był kolejną udaną imprezą na terenie Aeroklubu Bydgoskiego. Świadczy to o poparciu, jakie ma ta dyscyplina sportu w Bydgoszczy.

KAZIMIERZ WAWRZYNIAK

NA ZDJĘCIACH — od góry: Jedna z ładniejszych lotni bydgoskich — Hawk 77 Mieczysława Buczkowskiego ● Leci Krzysztof Kosior z Aeroklubu Bydgoskiego ● Miejsce startu na szybowisku Fordon ● Zdobywca 1 miejsca Janusz Wasilewski z Warszawy.

Zdjęcia autora

Srdečne pozdravy čitateľom
SKRZYDLATA POLSKA
posádka

IX MISTRZOSTWA

Inż. ANDRZEJ ABŁAMOWICZ
Korespondencja z Czechosłowacji

Czas, który dzieli nas od zakończenia IX Mistrzostw Świata w Akrobacji Lotniczej, pozwala na spokojne i refleksyjne potraktowanie tego tematu. Ocena poziomu sportowego i przypomnienie wyników oraz spostrzeżenia dotyczące organizacji i przebiegu mistrzostw powinny zostać zarejestrowane i nie pójść w zapomnienie, reszta to tło tej wielkiej, efektownej i pięknej imprezy.

Mistrzostwa odbyły się na lotnisku sportowym koło Czeskich Budziejowic w dniach od 27 sierpnia do 6 września 1978 roku. Według nieoficjalnych danych łączna liczba uczestników (a nie zawodników) wyniosła około 300 osób, zaś łączna liczba personelu zatrudnionego w zabezpieczeniu imprezy — około 150 osób. Przewodnictwo komitetu organizacyjnego objął gen. Miroslav Vrba — prezes SVAZARM Republiki Słowackiej, a ścisłe kierownictwo tworzyli: dyrektor mistrzostw — František Uhlíř, przewodniczący międzynarodowego jury — Jean Pierre Freiburghaus, główny sędzia — Jurij Tarasow, przewodniczący komisji technicznej — Jan Sedlicky.

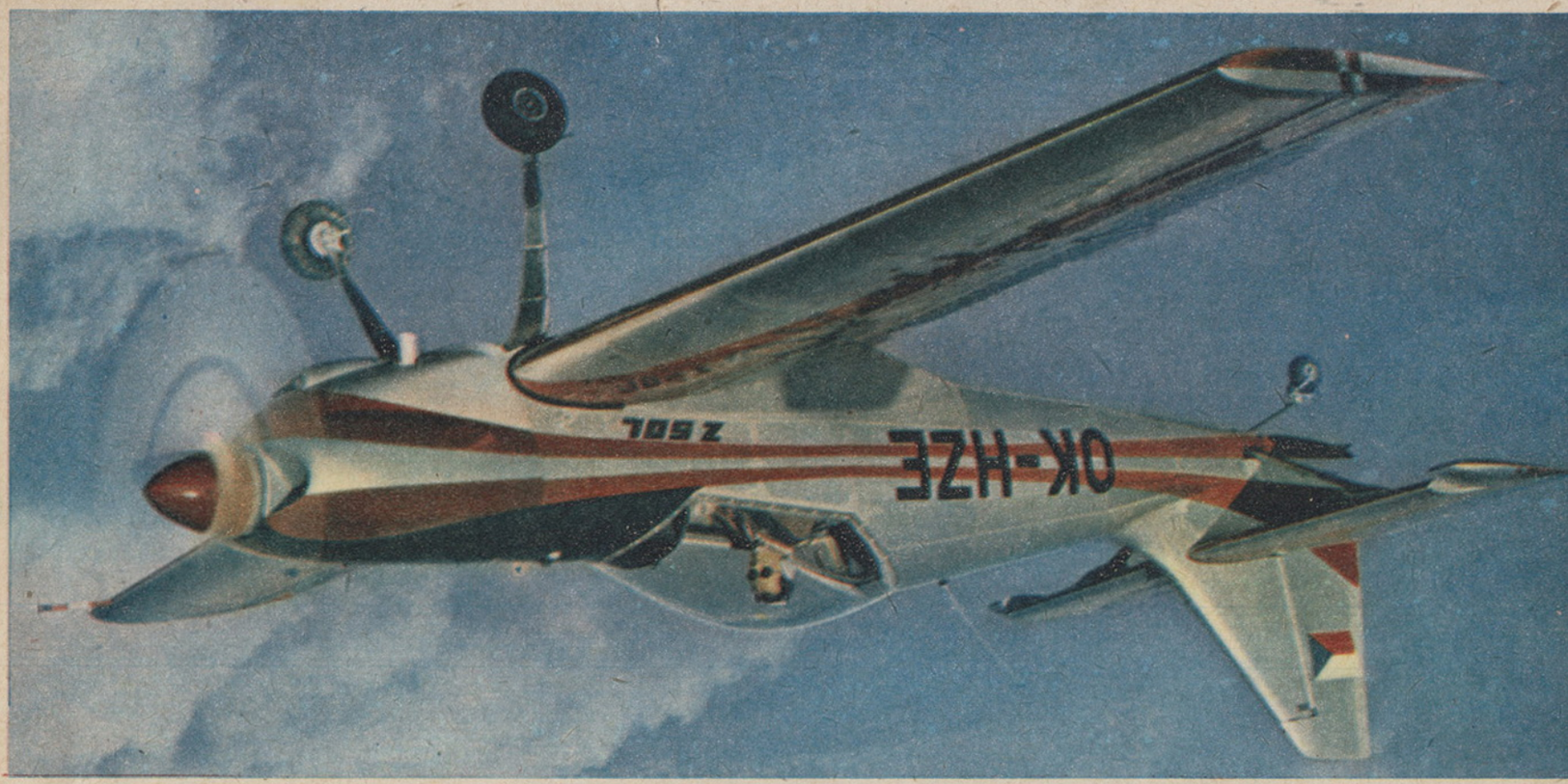
Na starcie mistrzostw stanęło 61 zawodników (48 pilotów i 13 pilotek) z 12 krajów: Australii, Czechosłowacji, Francji, Nowej Zelandii, Polski, RFN, Rumunii, Szwajcarii, USA, Węgier, Wielkiej Brytanii i Związku Radzieckiego. Zawodnicy latali na 8 podstawowych typach samolotów: „Akrostar", CAP-20L. Jak-50, MY-102, „Tornado", „Pitts", „Stephens Acro", Zlin-50L i Zlin-526 AFS. Samoloty „Pitts" i „Stephens Acro" były także reprezentowane przez modyfikacje: „Weeks Special" i „Laser 2 000" oraz „Superstar".

Uroczyste otwarcie mistrzostw odbyło się na rynku Czeskich Budziejowic. Otworzył je prezes Aeroklubu Czechosłowacji i wiceprezydent FAI, dr Cenar Kepak. Tego samego dnia rozpoczęły się loty treningowe. Według Kodeksu FAI każdemu zawodnikowi przysługują 2 loty treningowe po 20 min każdy, jeden w strefie i jeden nad lotniskiem. Stanowiło to 122 loty w łącznym czasie ponad 40 godzin i pomimo sprawnej organizacji zajęło 3 dni. Potem... popsuła się pogoda.

Rozgrywanie pierwszej konkurencji, wiązanki obowiązkowej znanej, trwało więc aż 3 dni. Loty odbywały się z przerwami, a dokończenie konkurencji wymagało ponadto decyzji o dzieleniu wiązanki — wobec obniżonej podstawy chmur. Konkurencja ta uwypukliła bardzo wysoki poziom reprezentantów USA. Zwyciężył L. Loudenslager, a wszyscy reprezentanci USA znaleźli się w pierwszej dziesiątce. I. Tuček (CSRS) potwierdził swoją bardzo wysoką formę, zajmując drugie miejsce. Najlepsza z kobiet L. Leonowa uzyskała 93% punktów zwycięzcy, najlepszy nasz reprezentant, M. Szufa, 91% punktów zwycięzcy, zajmując 16 miejsce.

Drugą konkurencję, wiązankę nieznaną obowiązkową, udało się rozegrać przy kapryśnej pogodzie w dwa dni. Amerykanie potwierdzają swoją wysoką formę, mając 4 zawodników w pierwszej dziesiątce. Reprezentantki ZSRR utrwalają niezagrożoną pozycję kobiecej czołówki ponownie czterema zawodniczkami w pierwszej piątce. Najlepsza, L. Leonowa, uzyskuje 93% punktów zwycięzcy.

Sensację drugiej konkurencji stanowiła pomyłka J. Jegorowa, mistrza świata z 1970 r., która kosztuje go punkty karne za przerwanie wiązanki i zerowe oceny za 4 kolejne figury, co staje się stratą nie do odrobienia. W tej nieznanej, a



ŚWIATA w AKROBACJI

więc nie ćwiczonej wiązance, Polacy wypadają słabiej. Procentuje doświadczenie zawodnicze P. Pawlaka, który obejmuje prowadzenie w naszej drużynie, zdobywając 87% punktów zwycięzcy.

W tym samym dniu, w którym kończy się II konkurencja, tj. w niedzielę 3 września, rozpoczyna się III konkurencja — wiązanka dowolna. Loty wykonuje 15 zawodników, reszta już przy pięknej pogodzie kończy program w dniu następnym. Teraz uwypuklają się różnice klasy pilotów, gdyż nie tylko jakość wykonania ale i trudność programu składają się na ocenę. Doskonale wypadają Tuček (CSRS), Woods (USA) i Jegorow (ZSRR), zajmując trzy pierwsze miejsca, ale Jegorow mimo mistrzowskiego lotu zaledwie poprawia swoją dalszą pozycję, już bez szans na indywidualne zwycięstwo.

O tym jak wielkie napięcie emocjonalne towarzyszy walce o zwycięstwo, może świadczyć przykład L. Loudenslagera. Ten doskonały pilot, trzykrotny kolejny mistrz USA, zwycięzca I konkurencji i drugi w II konkurencji, w tej starannie przygotowanej i przećwiczonej swojej własnej wiązance myli się, wykonując 3/4 okrążenia beczkami zamiast pełnego okrążenia i 3 następne figury w niewłaściwej osi. Ten błąd okazuje się dla niego także stratą nie od odrobienia.

Pilotki radzieckie, nadal cztery w pierwszej piątce, gwarantują sobie bezapelacyjne zwycięstwo drużynowe.

Sensacyjne pomyłki Jegorowa i Loudenslagera przyczyniają się do wyjścia drużyny Czechosłowacji na pierwszą — zwycięską pozycję.

Nas cieszy starannie przećwiczony i wykonany lot J. Wróblewskiego, który na Zlinie-526 AFS okazuje się najlepszym na tym typie samolotu i pozostawia w tyle za sobą 5 „Pittsów", 2 „Akrostary" i „Stephensa Acro", zajmując w tej konkurencji pozycję przed Loudenslagerem na „Laserze 2000". W drużynowej punktacji zajmujemy 7 miesjce z 87,5% punktów w stosunku do drużyny zwycięskiej, wyprzedzając Australię, Rumunię, Węgry i Wielką Brytanie.

Kapryśna dotąd pogoda sprawia miłą niespodziankę i wtorek 5 września jest pięknym, letnim, bezchmurnym dniem. Na jego tle czwarta konkurencja, wiązanka dowolna — finałowa, stanowi wspaniały, niezapomniany pokaz umiejętności mistrzów w układach nie skrępowanych wymogami katalogu figur Arestiego.

Już podczas pierwszego lotu (poza finałem), przeznaczonego dla zunifikowania ocen kolegium sędziowskiego, N. Nikitiuk (ZSRR) wykonał beczkę akcentowaną w pionie w rytmie 8/8 oraz szereg elementów lotu w pozycji nożowej. Finaliści nie byli gorsi! Tak więc można było podziwiać obrotowy ślizg na ogon*) rzadko wykonywany na Jaku, potrójny obrotowy ślizg na ogon wykonany na „Pittsie", zakręt w locie nożowym z ujemnymi przyspieszeniami w rytmie 4/8, ośmiokątną pętlę odwróconą i całe lawiny obrotów autorotacyjnych. Wiele układów po prostu nie jest możliwych do jednoznacznego, słownego opisania.

Konkurencję finałową wygrał L. Loudenslager (USA), przed I. Tučkiem (CSRS) i I. Jegorowem (ZSRR), choć subiektywnie najbardziej imponującym był chyba pokaz I. Tučka na Zlinie-50L i R. Maltona na „Pittsie". W klasyfikacji kobiecej finał wygrała W. Jajkowa.

W ostatecznej klasyfikacji tytuły absolutnych mistrzów świata zdobyli:

— w klasyfikacji kobiecej **Walentyna Jajkowa** przed **Lidią Leonową** i **Lubow Niemkową** — wszystkie z ZSRR.

w klasyfikacji męskiej — **Ivan Tuček** (CSRS) przed **Kermitem Woodsem** (USA) i **Jirvivm Pospišilem** (CSRS).

Następnego dnia, w środę 6 września, w obecności premiera rządu Czechosłowacji Ludomira Strougala i prezydenta FAI Adolfa Gehrigera IX Mistrzostwa Świata w Akrobacji Lotniczej zostały zamknięte. Tego samego dnia odbyły się pokazy lotnicze.

Pełne rozwinięcie refleksji i wniosków wypływających z mistrzostw bardzo rozbudowałoby artykuł. Nie sposób jednak nie podać choćby skrótowo niektórych. Można powiedzieć, że:

— W akrobacji lotniczej nie zarysowują się żadne nowe tendencje, a moda na „kanciaste" figury została w rozsądny sposób opanowana.

— Nie widać nowych samolotów akrobacyjnych. Spośród samolotów seryjnych Zlin-50 i „Pitts" co najmniej do następnych mistrzostw świata będą dominowały.

— Receptą na sukces jest trening, trening i jeszcze raz trening. I choć czasem faworytom powinie się noga, to jednak nie zdarza się zostać mistrzem przypadkowo.

Wielkie imprezy akrobacyjne gromadzą dużo różnorodnego sprzętu, który musi znajdować się w ciągłym ruchu i który operuje przez cały czas trwania imprezy na tym samym lotnisku. Ponadto imprezy te ściągają stosunkowo dużo widzów. Dlatego organizatorzy powinni zabezpieczyć:

— sprawną obsługę samolotów
— wygodne pomieszczenia dla uczestników
— wyżywienie także na lotnisku, pomiędzy podstawowymi posiłkami
— urządzenia sanitarne
— ochronę terenu i sprzętu na nim
— powinni być przygotowani na przyjęcie widzów (a także ich samochodów).

Bezwzględnym wymogiem jest czystość pomieszczeń, sprzętu i terenu. Liczyć trzeba się nawet z tak pozornie mało ważnymi sprawami jak gust i przyzwyczajenia gości.

Organizatorzy IX Mistrzostw Świata w Akrobacji Lotniczej wywiązali się z ciążących na nich obowiązków bardzo dobrze i za to należy im się pochwała.

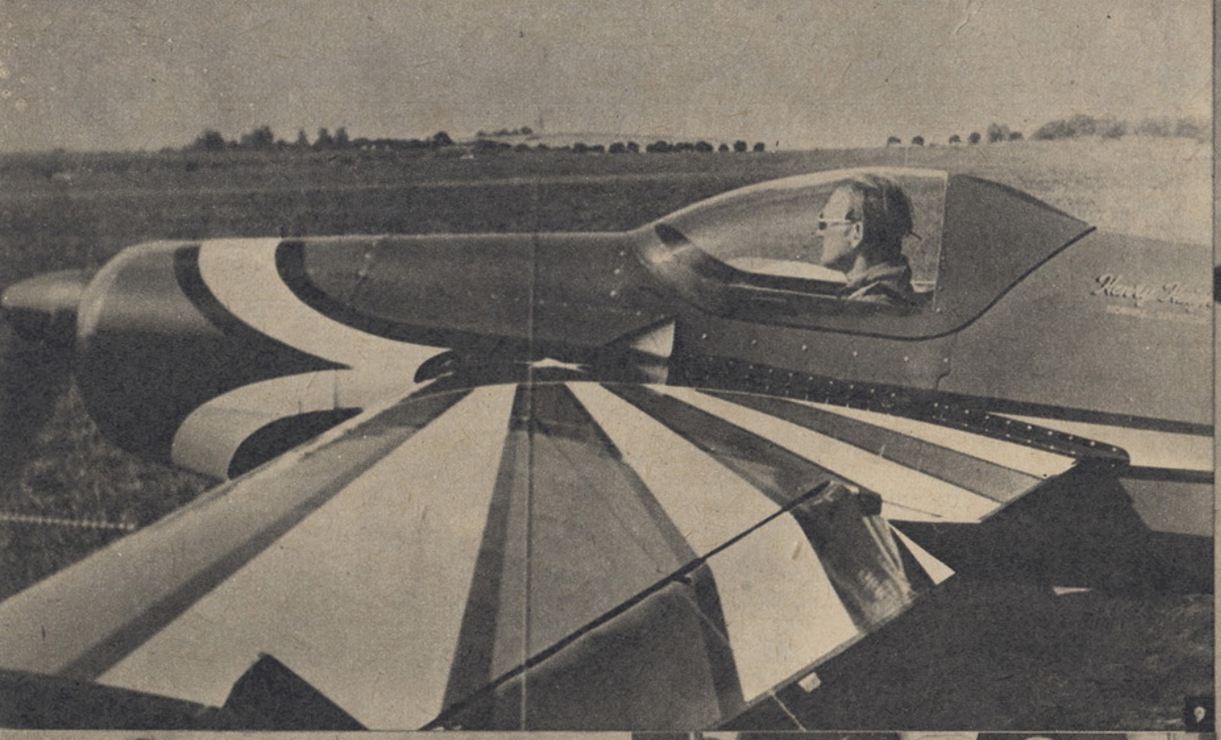
I jeszcze dwa spostrzeżenia z Czeskich Budziejowic, nie związane z akrobacją. W pokazach po oficjalnym zakończeniu mistrzostw wśród wielu innych brały udział dwa z pozoru nieefektowne obiekty latające: minisamolot amatorskiej konstrukcji „Brouček" i motoszybowiec „Blanik". „Brouček" może być przykładem wzorowej konstrukcji amatorskiej. „Blanik", szybowiec metalowy o najdłuższej w świecie serii, wyposażony w silnik Walter Mikron 65 o wieloletniej tradycji, przeistoczył się w motoszybowiec, czego my zaopatrzeni w „Ogara", wciąż z importowanym silnikiem, dotychczas nie dostrzegliśmy.

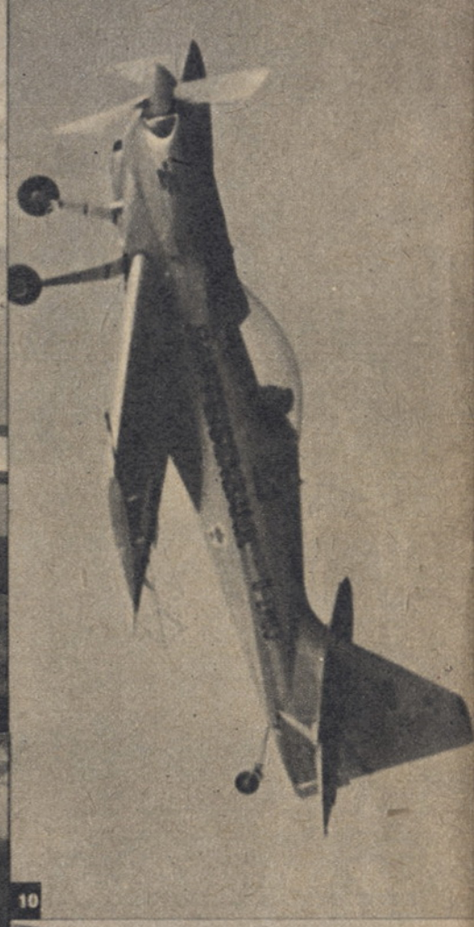
Inż. ANDRZEJ ABŁAMOWICZ

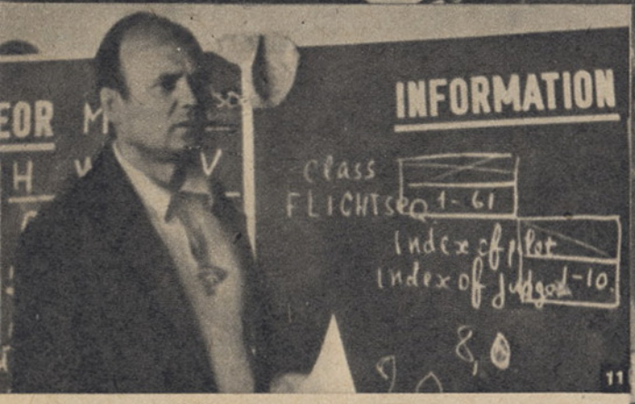
*) Obrotowy ślizg na ogon lub inaczej beczka momentowa, to obrót samolotu wokół osi podłużnej w spadaniu tyłem (po angielsku: torque role).

NA ZDJĘCIACH:

1. **Serdeczne pozdrowienia mistrza świata Ivana Tučka dla Czytelników „Skrzydlatej Polski".**
2. **Absolutna mistrzyni świata Walentyna Jajkowa (ZSRR).**
3. **Absolutny mistrz świata Ivan Tuček (CSRS).**
4. **Ekipa polska podczas ceremonii otwarcia mistrzostw.**
5. **Jak-50, samolot na którym latały obydwie ekipy ZSRR — kobieca i męska.**
6. **Lotnisko w Czeskich Budziejowicach — tu rozegrano IX Mistrzostwa Świata w Akrobacji Lotniczej.**
7. **Najpopularniejszy w USA samolot akrobacyjny „Pitts".**
8. **Czechosłowacki samolot Zlin-50L, na którym wywalczyli mistrzostwo reprezentanci gospodarzy: indywidualnie Ivan Tuček, zespołowo — męska drużyna CSRS.**







NA ZDJĘCIACH:

9. Daleko idąca modyfikacja samolotu „Stephens-Akro", typu u nas nie znanego. W kabinie Henry Haigh (USA), niegdyś pilot „Super-fortecy", dziś 53-letni zawodnik w ścisłej czołówce IX MŚ. Też rzadkość!
10. Zlin-50L w barwach RFN. W kabinie reprezentant tego kraju Manfred Strössenreuther.
11. Jurij Tarasow (ZSRR), główny sędzia IX Mistrzostw Świata w Akrobacji Lotniczej.
12. Międzynarodowe jury. Od lewej: W. Garitz — wiceprezydent CIVA, A. Abłamowicz — wiceprezydent CIVA, J. P. Freiburghaus — prezydent CIVA i P. Violet — członek CIVA (Międzynarodowej Komisji Akrobacji Lotniczej FAI).
13. Sędziowie międzynarodowi: C. C. Connolly (Australia), P. Lafranchi (Szwajcaria), pierwsza kobieta wśród sędziów w akrobacji lotniczej Annie Violet (Francja).
14. Reprezentanci Polski — Marek Szufa (w kabinie) i Paweł Pawlak na starcie mistrzostw świata w Czeskich Budziejowicach.

Zdjęcia: Andrzej Abłamowicz (9), Vaclav Jukl (3) i „L+k" (1)

IX MISTRZOSTWA ŚWIATA W AKROBACJI LOTNICZEJ ● Czeskie Budziejowice (CSRS) ● 27 sierpnia — 6 września 1978

KOBIETY

1. Walentyna Jajkowa (ZSRR)	— 16 581,3 pkt.	
2. Lidia Leonowa (ZSRR)	— 16 517,9 pkt.	
3. Lubow Niemkowa (ZSRR)	— 16 355,0 pkt.	
4. Ludmiła Moczalina (ZSRR)	— 16 160,4 pkt.	
5. Chalida Ajnetdinowa (ZSRR)	— 15 544,3 pkt.	

Wszystkie startowały na samolotach Jak-50.

MĘŻCZYŹNI

1. Ivan Tuček (CSRS)	— 17 636,6 pkt.	Z-50
2. Kermit Weeks (USA)	— 17 325,6 pkt.	Weeks Spec.
3. Perzy Pospišil (CSRS)	— 17 066,4 pkt.	Z-50
4. Manfred Strossenreuther (RFN)	— 16 800,6 pkt.	Z-50
5. Wiktor Smolin (ZSRR)	— 16 728,3 pkt.	Jak-50
6. Michał Mołczaniuk (ZSRR)	— 16 699,1 pkt.	Jak-50
7. Robert Carmichael (USA)	— 16 688,2 pkt.	Pitts
8. Henry Haigh (USA)	— 16 683,6 pkt.	Superstar
9. Randal Melton (USA)	— 16 671,2 pkt.	Pitts
10. Michel Brandt (Szwajcaria)	— 16 625,8 pkt.	Pitts

POLACY:

21. Paweł Pawlak	— 12 771,3 pkt.	Z-50
27. Marek Szufa	— 12 008,1 pkt.	Z-50
28. Bogdan Szybalski	— 11 975,6 pkt.	Z-50
42. Krzysztof Jędrysek	— 10 467,6 pkt.	Z-50
44. Janusz Wróblewski	— 10 228,8 pkt.	Z-526 AFS

WYNIKI ZESPOŁOWE

KOBIETY:

1. ZSRR (Leonowa, Jajkowa, Niemkowa)	— 41 061,6 pkt.
2. Francja (Geminel, Lacour, Roux)	— 37 145,2 pkt.
3. CSRS (Kovačicova, Novotna, Chromcova)	— 34 035,2 pkt.

MĘŻCZYŹNI:

1. CSRS (Tuček, Pospisil, Jozefčak)	— 42 031,2 pkt.
2. USA (Weeks, Carmichael, Melton)	— 41 824,5 pkt.
3. ZSRR (Mołczaniuk, Frołow, Smolin)	— 41 449,7 pkt.
7. **POLSKA (Pawlak, Szufa, Szybalski)**	— 36 755,0 pkt.

I KONKURENCJA — WIĄZANKA ZNANA — OBOWIĄZKOWA

Kobiety: 1. Leonowa (ZSRR) — 4 148,6 pkt., 2. Jajkowa (ZSRR) — 4 126,6 pkt., 3. Niemkowa (ZSRR) — 4 121,7 pkt., 4. Ajnetdinowa (ZSRR) — 3 994,8 pkt., 5. Kovačicova (CSRS) — 3 965,9 pkt.
Mężczyźni: 1. Loudenslager (USA) — 4 438,6 pkt., 2. Tuček (CSRS) — 4 365,8 pkt., 3. Pospišil (CRSS) — 4 354,5 pkt., 4. Weeks (USA — 4 249,2 pkt., 5. Jegorow (ZSRR) — 4 240,3 pkt., 6. Strossenreuther (RFN) — 4 219,1 pkt., 7. Carmichael (USA) — 4 186,8 pkt., 8. Melton (USA) — 4 154,8 pkt., 9. Haigh (USA) — 4 135,2 pkt., 10. Frołow (ZSRR) — 4 117,8 pkt., **16. Szufa** — 4 046,1 pkt., **25. Pawlak** — 3 872,2 pkt., **26. Szybalski** — 3 860,2 pkt., **38. Jędrysek** — 3 457,0 pkt., **45. Wróblewski** — 3 297,8 pkt.

II KONKURENCJA — WIĄZANKA NIEZNANA — OBOWIĄZKOWA

Kobiety: 1. Leonowa (ZSRR) — 3 433,7 pkt., 2. Geminel (Francja) — 3 432,2 pkt., 3. Ajnetdinowa (ZSRR) — 3 401,2 pkt., 4. Jajkowa (ZSRR) — 3 398,5 pkt., 5. Niemkowa (ZSRR) — 3 355,0 pkt.
Mężczyźni: 1. Strossenreuther (RFN) — 3 682,7 pkt., 2. Loudenslager (USA) — 3 658,7 pkt., 3. Weeks (USA) — 3 654,9 pkt., 4. Tuček (CSRS) — 3 652,1 pkt., 5. Mołczaniuk (ZSRR) — 3 637,0 pkt., 6. Carmichael (USA) — 3 567,9 pkt., 7. Melton (USA) — 3 554,1 pkt., 8. Brandt (Szwajcaria) — 3 534,6 pkt., 9. Pospišil (CSRS) — 3 528,9 pkt., 10. Schweizer (Szwajcaria) — 3 516,8 pkt., **18. Pawlak** — 3 196,2 pkt., **29. Szybalski** — 2 747,7 pkt., **35. Szufa** — 2 540,5 pkt., **38. Jędrysek** — 2 456,4 pkt., **46. Wróblewski** — 1 584,8 pkt.

III KONKURENCJA — WIĄZANKA DOWOLNA

Kobiety: 1. Niemkowa (ZSRR) — 6 168,5 pkt., 2. Jajkowa (ZSRR) — 6 159,1 pkt., 3. Leonowa (ZSRR) — 6 149,9 pkt., 4. Moczalina (ZSRR) — 6 072,4 pkt., 5. Kovačicova (CSRS) — 5 709,3 pkt.
Mężczyźni: 1. Tuček (CSRS) — 6 432,8 pkt., 2. Weeks (USA) — 6 399,9 pkt., 3. Jegorow (ZSRR) — 6 285,2 pkt., 4. Frołow (ZSRR) — 6 248,1 pkt., 5. Jozefčak (CSRS) — 6 203,5 pkt., 6. Carmichael (USA) — 6 201,7 pkt., 7. Pospišil (CSRS) — 6 190,4 pkt., 8. Smolin (ZSRR) — 6 166,7 pkt., 9. Haigh (USA) — 6 159,4 pkt., 10. Mołczaniuk (ZSRR) — 6 121,3 pkt., **23. Pawlak** — 5 697,9 pkt., **28. Szufa** — 5 421,5 pkt., **32, Szybalski** — 5 367,7 pkt., **33. Wróblewski** — 5 346,2 pkt., **46. Jędrysek** — 4 554,2 pkt.

IV KONKURENCJA — WIĄZANKA DOWOLNA — FINAŁOWA

Kobiety: 1. Jajkowa (ZSRR) — 2 897,1 pkt., 2. Moczalina (ZSRR) — 2 821,5 pkt., 3. Leonowa (ZSRR) — 2 785,7 pkt., 4. Niemkowa (ZSRR) — 2 709,8 pkt., 5. Geminel (Francja) — 2 610,1 pkt.
Mężczyźni: 1. Loudenslager (USA) — 3 236,6 pkt., 2. Tuček (CSRS) — 3 185,9 pkt., 3. Jegorow (ZSRR) — 3 174,5 pkt., 4. Haigh (USA) — 3 125,9 pkt., 5. Melton (USA) — 3 107,1 pkt., 6. Strossenreuther (RFN) — 3 027,2 pkt., 7. Weeks (USA) — 3 021,6 pkt., 8. Brandt (Szwajcaria) — 3 016,4 pkt., 9. Smolin (ZSRR) — 3 001,0 pkt., 10. Pospišil (CSRS) — 2 992,6 pkt.

LOT nowiny
Nr 199
grudzień
1978

TEN, KTÓRY BYŁ WYŻEJ

W LOCIE gościł niedawno pierwszy polski kosmonauta, **MIROSŁAW HERMASZEWSKI.**

Spotkał się najpierw z przedstawicielami dyrekcji i personelu latającego, później wziął udział w odbywającej się tego samego dnia sesji Konferencji Samorządu Robotniczego. Po drodze zwiedził bazę techniczną LOTU. Zdążył też zjeść obiad, chociaż częściej chwytał za flamaster niż za łyżkę czy widelec. Zapotrzebowanie na autografy i dedykacje na książkach, kartkach pocztowych, proporczykach — było ogromne i nie słabło ani na moment.

Na szczęście pisanie nie przeszkadzało Mirosławowi Hermaszewskiemu w mówieniu. Mówił ciekawie co najmniej z dwóch powodów. Po pierwsze przeżył wspaniałą, a przy tym pożyteczną dla ludzkości, przygodę. Po drugie — czego lekceważyć nie należy! — odpowiadał tym razem na pytania fachowców-lotników. Nie sięgnęli oni co prawda tak wysoko jak on, ale obie strony mogły się porozumieć, używając takiego samego niemal języka zawodowego.

Tak więc ppłk dypl. pilot-kosmonauta Mirosław Hermaszewski mówił o szczególnych wymaganiach, jakie stawia Kosmos, ale stawia w tych dziedzinach, które słuchacze doskonale znają z własnego doświadczenia. Tłumaczył na język bardziej „przyziemny", co znaczą, jaki ładunek treści zawierają w Kosmosie takie pojęcia jak: „Oszczędność paliwa" (obowiązują rygory rzędu gramów), „lądowanie awaryjne" (jedna z pierwszych czynności na orbicie, to ułożenie planu tegoż lądowania, co ma też duże znaczenie psychiczne, gdyż utwierdza w przekonaniu, że się wróci!), „właściwa nawigacja" (skutki niewłaściwej łatwo sobie wyobrazić) czy „znajomość dyslokacji przyrządów w kabinie". Przy tym ostatnim zatrzymajmy się dłużej.

Wielu ludzi zazdrości uczestnikom wypraw kosmicznych przede wszystkim nieważkości. W wyobrażeniach kojarzy nam się ona ze swobodnym nurkowaniem bez konieczności zakładania aparatu tlenowego lub z lotami wykonywanymi czasem w snach. Krótko mówiąc, nieważkość ma być samą przyjemnością.

Okazuje się jednak, że ma ona swoje twarde prawa i wywołuje pewne nieprzyjemne zaburzenia. Przy czym różne osoby reagują różnie i ich ostatecznego zachowania i samopoczucia w Kosmosie nie sposób dokładnie prognozować!

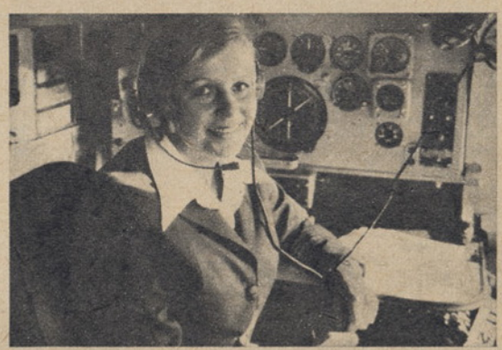
Mirosław Hermaszewski opisywał i s w o j e wrażenia mniej więcej tak: w stanie nieważkości krew łatwiej trafia do głowy niż do nóg, a to dlatego, że serce, które ją tłoczy, znajduje się bliżej głowy. Skutek jest taki, że głowa zaczyna w y d a w a ć się jakby najcięższym punktem ciała. A instynkt nakazuje nam pozycję, w której środek ciężkości jest możliwie jak najniżej. Tak więc człowiek w pojeździe kosmicznym bezwiednie może przyjąć pozycję „do góry nogami". Nie ma to żadnego znaczenia, jeśli chodzi o klasyczne pojęcie „góry" i „dołu" — bo takie w Kosmosie nie funkcjonują — lecz ma znaczenie przy trafianiu odpowiednią ręką do odpowiedniego przycisku na tablicy rozdzielczej! Rzecz jasna wszystkie warianty ustawienia kosmonautów w stosunku do przyrządów pokładowych ćwiczy się na Ziemi, lecz w Kosmosie to nie to samo: zmiany w pozycji ciała następują tu znacznie bardziej płynnie, niepostrzeżenie, rzec można — podstępnie. Żadne bodźce poza wzrokowymi (np. widok w iluminatorze wklęsłego horyzontu Ziemi zamiast lekko wypukłego!) nie ostrzegają człowieka, że dzieje się jakieś odstępstwo od normy.

Piloci LOTU, dla których rozmieszczenie przyrządów w kokpicie jest podstawowym abecadłem — ze zrozumieniem kiwali głowami. Nie było wśród nich akurat kapitana Damiana Żuchowskiego, który potrzebował wielu lat doskonałej pracy, aby wylatać 10 milionów kilometrów.

Mirosław Hermaszewski w przybliżeniu podał swój „nalot" uzyskany podczas 190 godzin przebywania na orbicie: pięć milionów kilometrów! Dodał jednak, że widział z pokładu stacji kosmicznej bardzo liczne smugi kondensacyjne, wytwarzane przez lecące samoloty. I cieszył się świadomością, że wśród tych samolotów są również maszyny z tak charakterystycznymi pochyłymi literami LOT na burtach!

Tym stwierdzeniem niżej latających, ale równie fachowych i zaangażowanych w swojej dziedzinie k o l e g ó w z LOTU, zdobył sobie ostatecznie! Nie musiałby już nawet pokazywać lotowskiej pocztówki z Panem Twardowskim na Księżycu, którą zabrał ze sobą w Kosmos. Dziś widnieją na niej podpisy Piotra Klimuka, Władimira Kowalonka, Aleksandra Iwanczenkowa i naszego Kosmonauty, a także okolicznościowe stemple pocztowe. Pamiątkę tę przekazał Mirosław Hermaszewski załodze PLL LOT. **(j.n.)**

NA ZDJĘCIACH: Pierwszy polski kosmonauta ppłk pil. Mirosław Hermaszewski z żoną Emilią w otoczeniu kierownictwa Polskich Linii Lotniczych LOT (zdjęcie od góry) ● Powitanie pierwszego polskiego kosmonauty — mniej oficjalne, w imieniu stewardes PLL LOT (niżej).



Z życzeniami dla czytelników LOT Nowiny
18.11.78 K. Radzio

KOBIETA — nawigatorem pokładowym LOTU

LOT-Nowiny mają tym razem dużo szczęścia do kobiet. I to kobiet wspaniałych, a najważniejsze, że spod znaku lotowskiego żurawia.

Jeżeli Wanda Rutkiewicz miała szansę wejść najwyżej na Ziemi, to **Katarzyna Radzio** będzie miała szansę polecieć wysoko ponad Ziemię. Katarzyna Radzio — kobieta, która po raz pierwszy w 50-letniej historii PLL LOT zasiadła w kabinie pilotów, za pulpitem nawigatora.

Prasa tak pisała na jej temat („Życie Warszawy", 20.XI.1978 r.): „Zanim pierwsza kobieta w polskim lotnictwie komunikacyjnym otrzymała licencję nawigatora, musiała pokonać wiele barier psychicznych. Ten dotychczas męski zawód, wymagający bezbłędnej orientacji przestrzennej, świetnej znajomości meteorologii i matematyki, powierzono właśnie jej, Katarzynie Radzio".

Na spotkaniu z dyrekcją LOTU i dziennikarzami Katarzyna Radzio powiedziała między innymi:

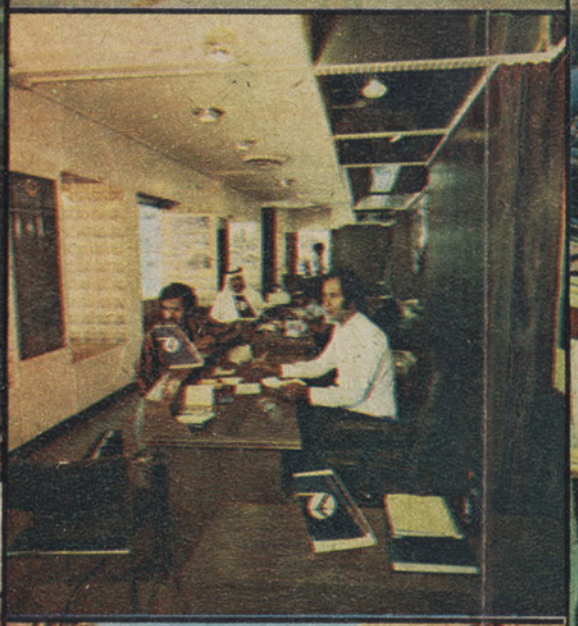
„Przez wiele lat pracowałam w LOCIE jako stewardesa, a następnie instruktorka stewardes. Bardzo chciałam latać dalej, stąd ta decyzja o przeszkoleniu na nawigatora. Zawód, jaki sobie wybrałam, jest trudny i odpowiedzialny, ale nie wyobrażam sobie żadnego innego. Wszystko zaś co osiągnęłam zawdzięczam kolegom, którzy zawsze służyli mi radą i pomocą. A w chwilach załamań mieli zawsze słowo pocieszenia i otuchy.

Jestem bardzo dumna, że koledzy piloci przyjęli mnie w swym gronie. No i rzecz dla mnie najważniejsza, to radość mojego syna z sukcesu mamy. Życzeniem moim jest to, aby ilość lądowań była taka sama jak ilość startów. Jest to wprawdzie życzenie stare jak lotnictwo, ale zawsze mile słyszane".

Pod adres PLL LOT nadeszła depesza do Katarzyny Radzio od pierwszej kobiety-kapitana Żeglugi Wielkiej, Danuty Walas-Kobylińskiej. Czytamy w tej depeszy: „Trzymam za panią kciuki. Życzę mnóstwa satysfakcji i pomyślnych wiatrów".

LOT-Nowiny przyłączają się do tych życzeń.

Wyżej: Katarzyna Radzio na pokładzie samolotu oraz jej odręczne życzenia dla Czytelników.



Regularne połączenie lotnicze Warszawa—Kuwejt (o przygotowaniach do jego uroczystego otwarcia pisaliśmy w październikowym wydaniu LOT-Nowin) jest faktem!

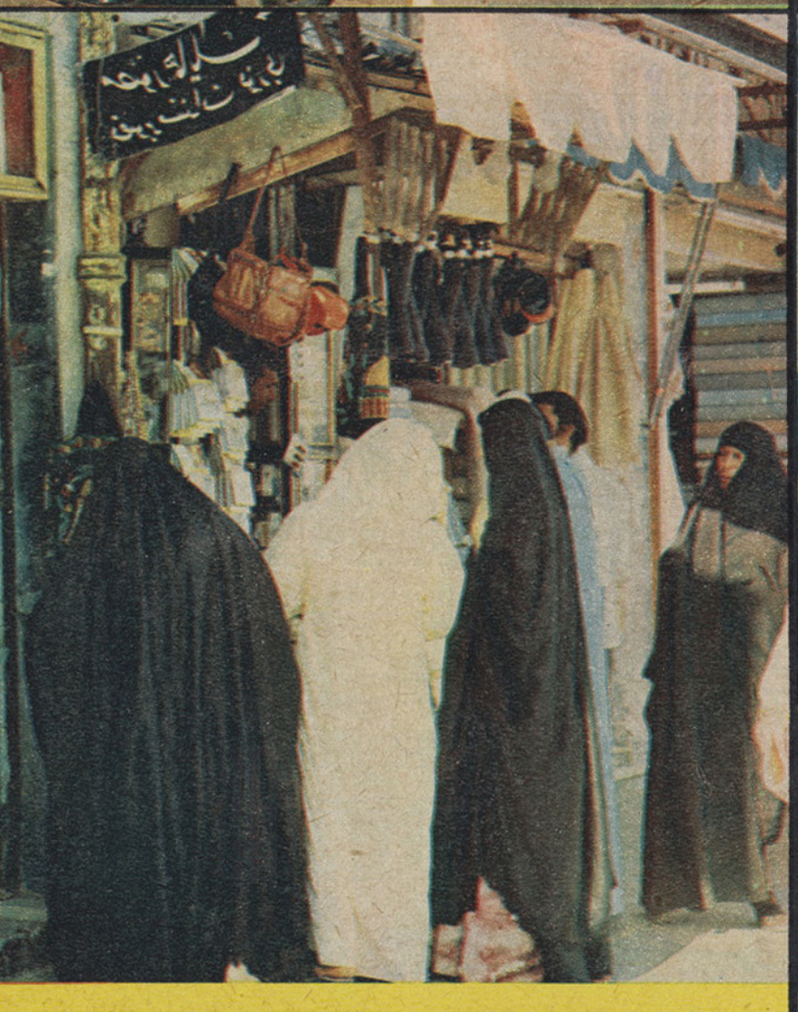
Data uruchomienia linii — 1 listopada 1978 roku — przechodzi tym samym do historii PLL LOT.

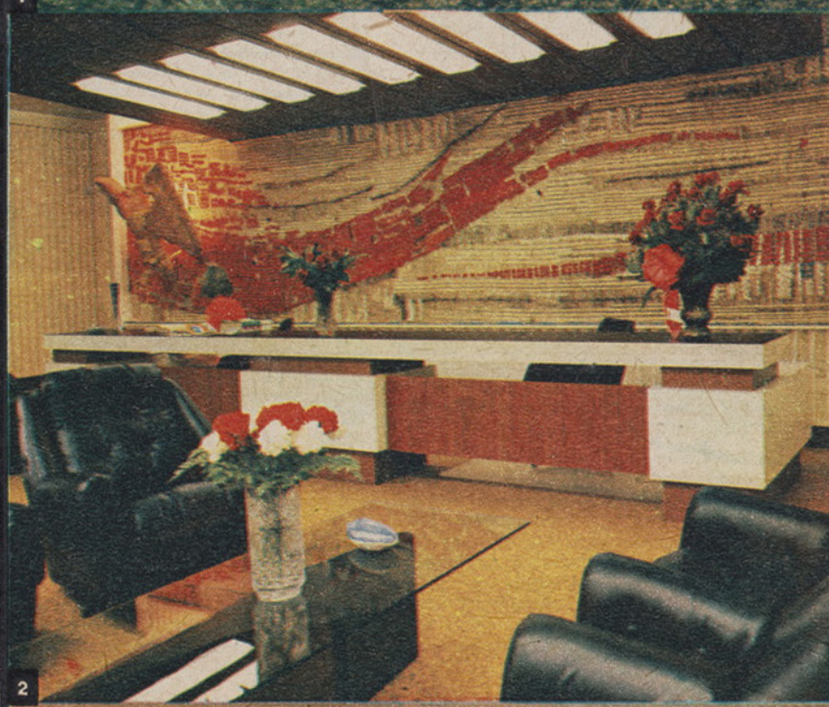
Na pokładzie samolotu „Tadeusz Kościuszko" (typu Il-62) pod dowództwem kapitana Andrzeja Cieślikowskiego znajdowała się oficjalna delegacja PLL LOT wraz z lotowskim reporterem oraz pierwszy pasażer na trasie Warszawa—Kuwejt — pan Ali Ahmed Mohamed. Pracuje jako inżynier w telewizji kolorowej w Kuwejcie i jednocześnie jest synem ojca, którego brat jest ojcem naszego agenta w Kuwejcie. Miły i sympatyczny zbieg okoliczności, prawda?

Nasz reporter przywiózł z Kuwejtu zdjęcia, naszym zdaniem bardzo interesujące, bo kraj i ludzie tam ciekawi. Zresztą oceńcie je sami.

LOTEM DO KUWEJTU

1





2

3

NA ZDJĘCIACH:

W Kuwejcie serdecznie witano nasz samolot (przyleciał w nocy, więc było chłodno i przyjemnie), w prasie natychmiast ukazały się reportaże z powitania samolotu PLL LOT. Nasz „Kościuszko" został ustawiony na płycie lotniskowej w bardzo eksponowanym miejscu i podświetlony wieloma reflektorami. Wspaniały był to widok!

Otwarcie biura agenta stanowiło kulminacyjny punkt uroczystości uruchomienia połączenia lotniczego pomiędzy Warszawą i Kuwejtem. Biuro zlokalizowane zostało w centrum Kuwejtu na parterze, doskonale jest widoczne z wielu punktów, posiada osiem dużych okien wystawowych i stanowi wspaniałą wizytówkę naszego przedsiębiorstwa w tej części świata.

Prezentujemy obrazki rodzajowe z ulic Kuwejtu podpatrzone okiem, a właściwie obiektywem naszego reportera.

50 BIUR na 50-LECIE

Z nazwiskiem **Mariana Stępnia**, znakomitego rysownika i grafika, drzeworytnika i wrażliwego kolorysty przede wszystkim, związany jest LOT od przeszło 18 lat.

I dobrze się stało, że właśnie w roku jubileuszu PLL LOT — jego „złotych godów" — Marian Stępień obchodzi swój osobisty, unikalny jubileusz. Jest on projektantem 50 biur zagranicznych LOTU. Fakt bez precedensu w kraju, a prawdopodobnie i w Europie.

W tym miejscu warto przypomnieć słowa profesora Hryniewieckiego, który tak powiedział o pracy Mariana Stępnia: „Z nazwiskiem Mariana Stępnia spotykamy się na wielu polach działalności artystycznej, od rysunku poczynając, a na scenografii i wystawiennictwie kończąc. Tym razem z tej wielokierunkowej twórczości wybieramy dziedzinę, w której Stępień specjalizuje się od wielu lat. Jest to projektowanie architektury i wyposażenia wnętrz biur zagranicznych Orbisu i LOTU. Zadanie to trudne i wymagające poważnego, fachowego doświadczenia, projekt bowiem musi spełniać dwa warunki: jednym jest dostosowanie rozwiązania do europejskich standardów elegancji, a także do upodobań i przyzwyczajeń zagranicznego klienta, drugim zaś nadanie ich wnętrzom polskiego charakteru".

Tyle profesor Hryniewiecki. A my zwracamy się z pytaniami do samego twórcy.

— Jakie są zasady w projektowaniu i realizacji biur o charakterze reprezentacyjnym?

— Zasady działania architekta oraz plastyka polegają w dużym uproszczeniu na spełnieniu następujących warunków: obiekt powinien być współczesny pod względem rozwiązań funkcjonalnych, a stosowane elementy muszą się odznaczać wysokimi walorami technicznymi. Jednocześnie powinien mieć wyraźnie narodowy, polski charakter, tak aby odróżniał się od biur innych linii lotniczych. Przy prostocie sformułowania realizacja nie jest taka prosta. Przede wszystkim obiekt powinien być w rozwiązaniu architektoniczno-przestrzennym dziełem plastycznym. Jego elementy składowe będą dziełami sztuki — z okresów minionych, historycznych, sztuki ludowej lub współczesnej — prezentującymi wspaniały dorobek kultury polskiej. Konieczność uzyskania wysokiego poziomu dzieła, a także ograniczony i niewielki okres czasu na jego powstanie, decydują o tym, że do tych prac, tj. opracowań z dziedziny malarstwa, rzeźby, tkaniny, grafiki, muszą być angażowani wybitni artyści, rozumiejący i czujący zagadnienia wnętrza. Zasada doboru naturalnego, zostawiająca decyzję generalnemu projektantowi, musi być żelazną zasadą, służyć przyjętej koncepcji, gwarantującej najlepszy wynik ostateczny.

— Mówi się, że biura LOTU są w Pana stylu. Tak pisze prasa, na łamach której wypowiadają się na ten temat specjaliści i miłośnicy prezentujących się estetycznie wnętrz. W jaki sposób osiąga Pan ten wspólny wyraz naszych biur, które przecież znajdują się w różnych miastach, a nawet na różnych kontynentach?

— Każde dzieło plastyczne, a takim przecież jest wnętrze, o którym mówimy przez cały czas, powinno być czytelne autorsko. Każdy artysta wypracowuje własny wyraz swych dzieł. Dzieła znaczące nie wymagają podpisu. Odbiorca poznaje, kto jest autorem. Ale na ukształtowanie własnego stylu często potrzeba wiele czasu i cierpliwości. W moim przypadku wieloletnia praca dla LOTU pozwoliła na wypracowanie zasad, które nie powtarzają cudzych osiągnięć, są stosowane wyłącznie we wnętrzach LOTU.

— Czy napotyka Pan w swojej pracy na jakieś trudności? Bez trudności i kłopotów życie jest podobno smutniejsze?

— Czyli jak w życiu: i my też nie jesteśmy od nich wolni. Z uwagi na potrzebę maksymalnego zaoszczędzania wydatków dewizowych wykonujemy w kraju elementy wnętrz, meble i elementy artystyczne, co z uwagi na ograniczone terminy i trudności materiałowe nie ułatwia wykonania zadania.

Jednak wieloletnia współpraca tak z artystami, jak i wykonawcami elementów wnętrz oraz fakt, że powstała w LOCIE jedyna w swoim rodzaju komórka zajmująca się całokształtem tych spraw (od planowania przez projektowanie, realizację biur, po nadzór i rozliczenia poszczególnych zadań) pozwala na operatywne i ekonomiczne działanie. Ze strony kierownictwa LOTU mamy pełne zrozumienie i poparcie. Cieszy nas to bardzo.

— Natomiast my ze swej strony życzymy Panu kolejnego i równie wspaniałego Jubileuszu.

NA ZDJĘCIACH (strona poprzednia): 1, 2, 3 — niektóre z biur LOTU za granicą. Wyżej: Marian Stępień i jeden z rysunków charakterystycznych dla stylu jego twórczości.

LOT NA NAJWYŻSZYM SZCZYCIE KULI ZIEMSKIEJ — MOUNT EVERESCIE

LOT znalazł się tam dzięki **Wandzie Rutkiewicz**, która jako pierwsza Europejka i trzecia kobieta na świecie po 6,5-godzinnej wspinaczce osiągnęła wierzchołek Matki Śniegów — himalajski Czomolungmy.

„Uważam wejście na Everest za największy sukces w mojej dotychczasowej karierze wspinaczkowej i jednocześnie była to najpiękniejsza chwila w moim życiu. Wyżej już człowiek wejść nie może. Ta wyprawa była moją ostatnią wyprawą, zakończeniem wielkiej pasji. Jestem szczęśliwa, że tak pięknie się skończyła" — powiedziała podczas powitania na lotnisku warszawskim sama alpinistka.

I z uśmiechem zapewniła Waszego reportera, że LOT, tym razem w postaci lotowskiego proporczyka — wyhaftowanego i wręczonego pani Wandzie jeszcze przed wyprawą — towarzyszył jej dzielnie przez cały czas wspinaczki.

Z czego my, tj. LOT, dumni jesteśmy bardzo i obiecujemy pomagać, tak jak to było dotychczas, wszystkim polskim alpinistom w ich wysokogórskich „szaleństwach". I tak jak tym razem, czekać będziemy na ich powrót z największym bukietem kwiatów.

Na zdjęciu: Wanda Rutkiewicz tuż po powrocie do kraju, na Międzynarodowym Dworcu Lotniczym — Okęcie.

SPOTKANIE W KLUBIE PUBLICYSTÓW LOTNICZYCH

W Domu Dziennikarza w Warszawie odbyło się w dniu 22.XI.1978 roku spotkanie dyrektora naczelnego PLL LOT Włodzimierza Wilanowskiego z dziennikarzami zrzeszonymi w Klubie Publicystów Lotniczych.

Dyrektor Wilanowski omówił działalność PLL LOT w 1978 roku i zapoznał zgromadzonych z zamierzeniami przedsiębiorstwa na rok 1979. Następnie odpowiadał na liczne pytania dziennikarzy, którzy przybyli na to spotkanie z całej Polski.

Obie strony wyraziły potrzebę organizowania tego typu spotkań coraz częściej.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58. Redaktor: Iwona Tarała. Zdjęcia w numerze: Janusz Czerniak, Waldemar Giermasiński i archiwum.

W ZASIĘ-GU SKRZY-DEŁ

SPORT I PRACA

Halny

W rozegranych w listopadzie br. w Olsztynie I Ogólnopolskich Samolotowych Zawodach Agrolotniczych, w klasyfikacji pilotów — jak już pisaliśmy — najlepsi okazali się Jerzy Cieszyński (ZUA Olsztyn I), Kazimierz Gorzkiewicz (ZUA Gdańsk) i Mieczysław Olszewski (ZUA Olsztyn I). Nie pisaliśmy jednak skąd się wywodzą czołowi agrolotnicy. Warto więc powiedzieć i podkreślić, że wywodzą się oni z lotnictwa sportowego.

Wszyscy latają na szybowcach, mają złote odznaki szybowcowe z trzema diamentami i są mistrzami sportu.

Członek Aeroklubu Bydgoskiego, 27-letni Jerzy Cieszyński, w lotnictwie gospodarczym pracuje od czterech lat. Lotnicze ostrogi zdobywał jednak w lotnictwie sportowym i m.in. był instruktorem lotniczym w Centrum Szybowcowym w Lesznie. Z powodzeniem latał zawodniczo na szybowcach i samolotach. W 1974 r. zdobył tytuł samolotowego mistrza Polski juniorów, był także członkiem samolotowej kadry narodowej.

Inż. Kazimierz Gorzkiewicz jest członkiem Aeroklubu Gdańskiego, gdzie przez wiele lat pracował jako instruktor lotniczy. Pamiętamy go dobrze jeszcze z Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o Puchar „Skrzydlatej Polski". Był międzynarodowym mistrzem Węgier i wicemistrzem Jugosławii. Wywalczył 2 miejsce w zawodach państw socjalistycznych. Ustanowił dwa rekordy Polski — prędkości przelotu po trasie trójkąta 100 km oraz odległości przelotu otwartego na szybowcu dwumiejscowym. W tym drugim przypadku pilotowany przez niego „Bocian" w 1967 r. przeleciał 715,5 km i rekord ten jest wciąż aktualny. Wicemistrz agrolotników wielokrotnie startował w szybowcowych mistrzostwach Polski i był członkiem szybowcowej kadry narodowej.

Mieczysław Olszewski jest wychowankiem Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu. W zawodnicze szranki stawał także w Jeżowie, we wspomnianych zawodach. Startował wielokrotnie i startuje nadal w szybowcowych i samolotowych zawodach ogólnopolskich. Nim przeszedł do agrolotnictwa, pracował zawodowo w Aeroklubie Pomorskim jako instruktor lotniczy.

Bardzo dobrzy piloci sportowi są więc równie dobrymi pilotami zawodowymi. Do trudnego, mozolnego, codziennego, wręcz prozaicznego lotu roboczego nad polem wnoszą pewność ręki i oka, błyskawiczną ocenę sytuacji i takąż reakcję, swobodę i artyzm pilotażu wyniesione z latania sportowego, z bezwzględnej chociaż szlachetnej rywalizacji, w której nie ma miejsca dla przeciętnych, a tym bardziej słabych. Nie jest więc przypadkiem, że lotnictwo zawodowe, nie tylko agrolotnictwo, chętnie sięga po pilotów sportowych i instruktorów lotnictwa sportowego. Gwarantują oni bowiem znakomite opanowanie zawodu, który w ich wykonaniu jest czymś znacznie więcej, niż nawet najlepszym rzemiosłem.

Poszczególne Oddziały Zakładu Usług Agrolotniczych Centrum Naukowo-Produkcyjnego Samolotów Lekkich „PZL-Warszawa" wysłały na zawody olsztyńskie pilotów najlepszych. Obok trzech wspomnianych, wśród reprezentantów agrolotników znaleźli się tak znani piloci sportowi i instruktorzy lotnictwa sportowego jak: Ludwik Merło, Stefan Różycki, Roman Tyczyński, Andrzej Woźniak i inni. Jest to wymownym potwierdzeniem postawionej tu tezy, którą krótko sformułować można następująco: z pilotów sportowych wyrastają najlepsi piloci zawodowi. Jest to reguła, która oczywiście nie wyklucza wyjątków, tak w odniesieniu do pilotów sportowych jak pilotów zawodowych wywodzących się z innych rodzajów lotnictwa.

POD MAŁY-MI SKRZY-DŁA-MI

Nasi instruktorzy małego lotnictwa mają duże doświadczenie w pracy z dziećmi i młodzieżą. Nie raz odnotowujemy interesujące inicjatywy: a to zawody modeli balonów na ogrzane powietrze, a to zawody modeli kartonowych, spotkanie z seniorami lotnictwa, gry i zabawy na otwartej przestrzeni, jak i imprezy w pomieszczeniach zamkniętych. Cenne doświadczenia mają na przykład organizatorzy imprez dziecięcych w Aeroklubie Pomorskim, gdzie prowadzono międzyszkolne zawody modeli kartonowych. Stale rozwijane są doświadczenia pracy z dziećmi przez Aeroklub Wrocławski, który w Hali Ludowej organizuje co roku jakąś zawsze ciekawą i niecodzienną imprezę. Raz jest to impreza dla budujących modele halowe (z napędem gumowym i szybowce), innym razem impreza dla zajmujących się modelami na uwięzi. Wszystkie te zawody wrocławskie ukierunkowane są na najmłodszych, jeszcze mało zaawansowanych konstruktorów. Temu też celowi służyły popularne programy telewizyjne, przygotowane przez modelarzy-instruktorów-wychowawców, właśnie z Wrocławia.

Uwagi te odnotowuję nie dla jeszcze jednej pochwały czy grzeczności owego gestu, a po prostu dlatego, że rok przyszły, który mamy właściwie tuż, tuż przed sobą, ogłoszony został Rokiem Dziecka. Można przypuszczać, że do wszelkiego rodzaju akcji, obchodów, uroczystości i innych ważnych wydarzeń nasi organizatorzy pracy z dziećmi i młodzieżą dorzucą nowe i wartościowe treści. Jeśli Rok Dziecka, to na pewno przyszłoroczna impreza „Młody Szybownik", rozgrywana zawsze w skali ogólnopolskiej w czerwcu, uzyskać powinna jeszcze szerszą oprawę propagandową, no i mieć wielokrotnie więcej uczestników, niż w roku bieżącym. Jeśli Rok Dziecka, to na pewno potrzebne są liczne imprezy modeli kartonowych, tych najprostszych, możliwe do przeprowadzenia w każdej szkole, przedszkolu, na podwórku i łączce. Nasi lotnicy dobrze wiedzą, jak takie imprezy organizować i mają sporo pomysłów w zapasie.

W przyszłym roku jeszcze bardziej niż w minionych latach włączy się do akcji „Społem" z armią swych wychowawców, wypróbowanych już w licznych bojach, jeśli się można tak wyrazić, na froncie wychowania politechnicznego. Będziemy mieli zatem więcej imprez latawcowych, z dużą imprezą centralną na zakończenie Święta Latawca. Niewykluczone, że poszczególne aerokluby potrafią zorganizować, oprócz imprez sportowych, również wystawy i konkursy lotnicze dla najmłodszych. Na przykład — konkurs rysunkowy, konkurs na najlepiej sklejoną wycinankę samolotu czy statku kosmicznego. Pomysłów w tym względzie nie powinno zabraknąć.

Naturalnie, najwygodniej byłoby wykorzystać odpowiednią literaturę, czyli podręczniki specjalnie przygotowane dla pracy z dziećmi podczas lotniczych zabaw, ale kłopot z tym, bo takich podręczników nie mamy, przynajmniej na razie. Przydałyby się plany bardzo prostych modeli latających, ale takich też nie mamy, bo nasz tygodnik ich nie podaje, a specjalistyczne czasopismo „Modelarz" odżegnuje się od zbyt popularnych modeli, nie przeznaczonych dla bardzo zaawansowanych konstruktorów i zawodników. No, pozostały jeszcze planiki modeli sklejanych z kartonu. Ale i tutaj „Mały Modelarz" podaje raczej konstrukcje dla zaawansowanych, niż dla dzieci.

Jeszcze jedna sprawa związana z zainteresowaniami najmłodszych lotników. Mianowicie modele balonów na ogrzane powietrze. To też bardzo interesująca impreza, godna upowszechnienia i ucząca pracy zespołowej. Aerokluby Gdański i Mielecki mają duże w tej mierze doświadczenia. Wystarczy je tylko wykorzystać.

P.E.

ZA-CHWY-TY I NIE-PO-KOJE

POCZĄTKI LOTNICTWA WOJSKOWEGO

Obserwator

Ostatnie dziesięć tygodni 1918 roku obfitowało w liczne wydarzenia dotyczące tworzenia się polskiego lotnictwa wojskowego. Owe dziesięć tygodni mogą być tematem obszernej monografii — pękatego tomu zawierającego liczne dokumenty, mogą one być także tematem interesującego artykułu popartego historycznymi fotografiami. Niniejszy felieton przypomina jedynie kilka wydarzeń z tamtego okresu. Do tych faktów — z początków polskiego lotnictwa wojskowego po odzyskaniu niepodległości — niejednokrotnie jeszcze będziemy wracać.

22 grudnia br. minie 60 lat od utworzenia Dowództwa Wojsk Lotniczych w Warszawie. Nim to jednak nastąpiło, w połowie października 1918 r., w dywizji gen. Żeligowskiego, sformowano Polski Oddział Awiacyjny oraz wydano pierwszy rozkaz. 31 października, w godzinach południowych, zajęto lotnisko Rakowice w Krakowie, na którym było kilkadziesiąt samolotów, przeważnie szkolnych. Kilka dni później władze polskie przejęły lotnisko w Lublinie. Odbył się również pierwszy lot bojowy polskiego samolotu.

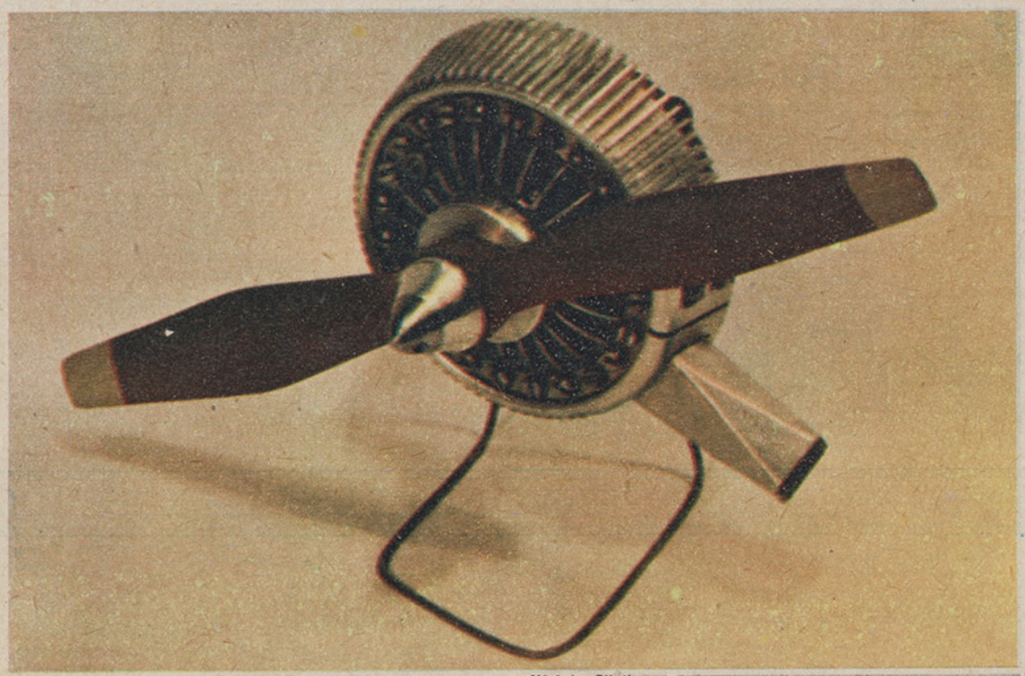
11 listopada zakończyła się I wojna światowa. Tego dnia polskie władze wojskowe przystąpiły do zajmowania lotniska mokotowskiego w Warszawie. (O tych wydarzeniach piszemy na stronach 18 i 19). 12 listopada władze polskie przejęły lotnisko w Przemyślu. Ponadto w listopadzie powstała Sekcja Żeglugi Napowietrznej, polski samolot wojskowy wykonał pierwszy lot nad Warszawą, powstały Centralne Warsztaty Lotnicze w Warszawie. 1 grudnia wprowadzono biało-czerwoną szachownicę jako obowiązujący znak rozpoznawczy polskich samolotów wojskowych.

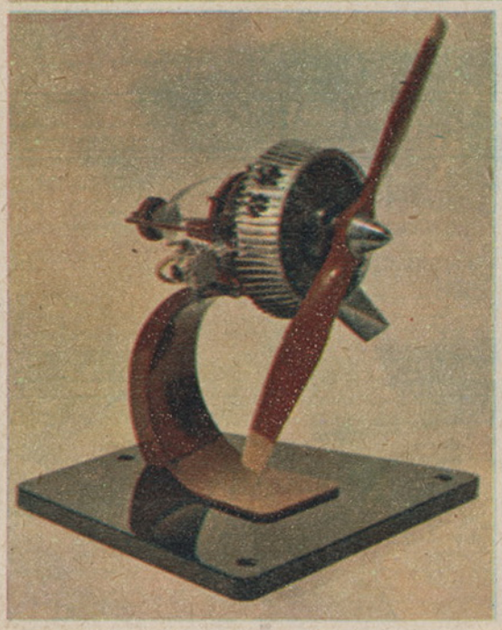
Wreszcie 22 grudnia wojska lotnicze otrzymały po raz pierwszy rozkaz własnego dowódcy ppłk. Hipolita Łossowskiego, który pisał: „Obejmuję dowództwo Wojsk Lotniczych w chwili, gdy szlachetne usiłowania oddzielnych jednostek winny być uzgodnione i wdrożone w ścisłe ramy, by w wyniku dać jedną całość, której każda cząsteczka składowa ma ściśle wyznaczoną czynność, dla stworzenia tej całości niezbędną. Zadanie to trudne, być może za trudne dla jednego człowieka, podejmuję je jednak, ufając, że w pracy tej mieć będę pomoc ludzi, których usiłowania już zostały wyróżnione Rozkazem Naczelnika Państwa i których ideałem jest chwała i dobro Ojczyzny, moc i jedność armii jej broniącej, a zatem moc i jedność części tej armii — Lotnictwa, przez was wszystkich ukochanego. Przy spełnieniu tych zadań wymagać od Was będę, oficerowie i żołnierze — Lotnicy polscy, zaufania dla dowódców, rozumnej miłości dla podwładnych, wzajemnego szacunku wśród wszystkich, którzy dla sprawy lotnictwa pracują.

A więc do pracy, niech nam chwała Ojczyzny w niej przyświeca".

Pierwszy rozkaz dowódcy Wojsk Lotniczych stał się dokumentem pieczętującym wysiłki zmierzające do powstania polskiego lotnictwa wojskowego. Przypomnijmy. Z początkiem października 1918 r. oczekiwano rychłego zakończenia wojny. Dlatego też lotnicy przystąpili do działań mających na celu przejęcie lotnisk od zaborców. Gdy rozbrajano okupantów, lotnicy przystąpili do opanowania lotnisk. Nie zawsze przy ich zajmowaniu zapał, odwaga i waleczność wystarczały, aby szybko pokonać przeciwnika. Niekiedy wykonywano zadanie za cenę krwi.

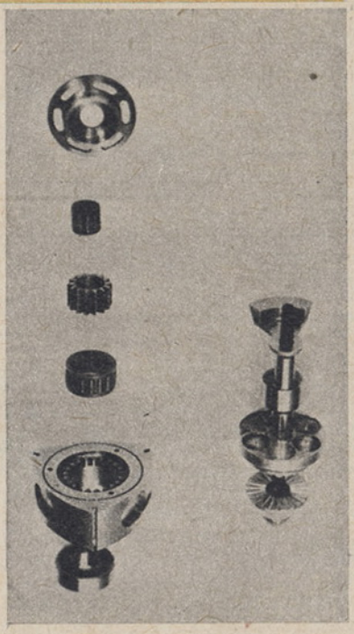
Polskie lotnictwo wojskowe było formowane w trudnych warunkach, niekiedy nadludzkim wysiłkiem, dzięki ofiarnej, nielicznej garstce lotników oddanych jego tworzeniu od podstaw. Lotnictwo było ponadto jedynym rodzajem wojsk nie mającym zalążków w ówczesnym Wojsku Polskim. Rozkaz pierwszego dowódcy Wojsk Lotniczych integrował formujące się lotnictwo wojskowe w naszym kraju. Był także zapowiedzią jego rozwoju.





Wyżej: Silnik z tłokiem krążącym MF-05. Pojemność 9,97 cm³.

Z lewej: Silnik z tłokiem krążącym MF-04. Pojemność 9,97 cm³. Silnik chroniony patentem PRL P-194743 T.



Z prawej: Podzespoły silnika MF-05.
Zdjęcia autora

NOWY POLSKI SILNIK MODELARSKI Z TŁOKIEM KRĄŻĄCYM

Począwszy od 1960 r., dokonywane u nas były próby zbudowania użytkowego mikrosilnika do modeli latających, opartego na konstrukcji Wankla, tj. silnika z tłokiem krążącym. Próby te uwieńczone zostały powodzeniem. W latach 1964—65 pojawiły się pierwsze konstrukcje: SG-X Stanisława Górskiego — pierwszy tego rodzaju silnik na świecie (zbudowany w 1960 r.) o pojemności skokowej 20 cm³; służył m. in. do napędu modelu motorówki, stał się zachętą do prowadzenia podobnych, już bardziej zaawansowanych doświadczeń, przez konstruktorów dużego lotnictwa. W 1964 r. powstaje silnik konstrukcji SWT-1, będący dziełem Instytutu Lotnictwa. Silnik ten, ulepszany systematycznie, przybrał swe użytkowe kształty w 1964 r., kiedy opublikowano jego plany warsztatowe w naszym tygodniku. Konstruktorem silnika był Julian Falęcki, współpracujący z Leszkiem Piechowskim. Najnowsza, ulepszona wersja silnika, powstała w 1969 r., nosząc oznaczenie SW-992. W 1972 r. Mieczysław Fołtyński w oparciu o doświadczenia swych poprzedników zbudował silnik o bardzo nowoczesnej konstrukcji. Na tych osiągnięciach właściwie się skończyło. Nikt jakoś nie próbował swych sił w tej dziedzinie konstrukcji. I chociaż zza granicy dochodziły wieści, najpierw z RFN o seryjnej budowie silników z tłokiem krążącym, a następnie z Japonii, gdzie silnik podobny budowano z licencji zachodnioniemieckiej, to jednak poza silną reklamą większych osiągnięć i upowszechnienia silników modelarskich z tłokiem krążącym nie zanotowano.

Miłym zaskoczeniem była zatem wiadomość, że doc. dr inż. Mieczysław Fołtyński z Instytutu Maszyn Cieplnych Politechniki Częstochowskiej kontynuuje rozpoczętą przed laty pracę. Poniżej przedstawiamy omówienie nowego silnika przez doc. Fołtyńskiego. (red.)

Powodem opracowania wersji rozwojowej silnika z krążącym tłokiem, oznaczonego jako MF-04, była chęć usunięcia usterek eksploatacyjnych zauważonych w trakcie badań silnika MF-03. (Plan silnika podano w książce W. Schiera „Miniaturowe silniki spalinowe"). Do ważniejszych zmian należy zaliczyć:

— zastąpienie frezowanego z duralu zbiornika pośredniego układu zasilania na podobny w budowie, lecz wykonany metodą wtrysku z mieszaniny barwionego na czarno tworzywa poliamidowego i włókna szklanego. Wszystkie otwory zbiornika otrzymały zalane w tworzywie tulejki, a dla podniesienia wytrzymałości i szczelności połączeń — 6 śrub wystających z korpusu zbiornika potraktowano jako nierozłączne, zalane radełkowanymi powierzchniami bocznymi w tworzywie. Zmieniono także mocowanie gaźnika przez wyeliminowanie stycznie do komory mieszania usytuowanego króćca na umieszczoną promieniowo, zalaną w tworzywie gwintowaną tulejką. Wprowadzone zmiany wydatnie zmniejszyły ciężar i przewodnictwo cieplne detalu, obniżyły średnie temperatury mieszanki i poprawiły współczynnik napełnienia.

— zmianę konstrukcji gaźnika, polegającą na wydłużeniu części dolnej korpusu dla rozdzielenia funkcji mocowania rozpylacza i śruby regulacyjnej składu mieszanki. Stosowane w silniku MF-03 rozwiązanie nie zapewniało stabilności wzajemnego położenia zespołu igliczy i korpusu,

— powiększenie przekroju okna dolotowego poprzez dodanie dodatkowego okienka usytuowanego ściśle stycznie do zewnętrznej ścianki komory mieszania. Wprowadzona zmiana, połączona ze skośnym wyfrezowaniem w gładzi cylindrowej, poprawiła napełnienie cylindra w górnym przedziale liczby obrotów,

— zastąpienie trudnego technologicznie, frezowanego w materiale tłoka koła zębatego przekładni synchronizującej wieńcem zębatym mocowanym przy pomocy 6 śrub,

— połączenie funkcji łożyskowania i uszczelniania wału silnika przez zastosowanie łożyska 6001RS z wbudowaną uszczelką,

— zastąpienie gładkiej, wyoblonej osłony silnika użebrowaną opaską z nitowanym do niej dużym króćcem pełniącym funkcję dyfuzora. Zwiększenie sumarycznej powierzchni chłodzenia i efektu ejektorowego spalin pozwoliło na trwałe zwiększenie stopnia obciążenia silnika.

W efekcie wszystkich opisanych zmian, moc silnika wzrosła do $N_e = 1{,}18$ kW (1,6 KM) przy $n = 16000$ obr/min i bez mała identycznej masie (0,95 kg).

Detale dziesięciu sztuk silnika MF-04 serii tz. rozpoznania technologicznego wykonała Częstochowska Fabryka Pomocy Naukowych, a wygląd jednego z nich przedstawia fotografia.

Zupełnie innym silnikiem, wykonywanym z myślą o podjęciu seryjnej produkcji, jest silnik MF-05. Pozostając przy niezmienionych wewnętrznych proporcjach wymiarowych, zmieniono konstrukcję przechodząc na szerokie wykorzystanie stopów do przeróbki plastycznej typu PA. W porównaniu do swego pierwowzoru najmniejszym modyfikacjom uległ cylinder, który poza zmianą materiału na Pa 6 i natryskiwaną plazmotronem gładzią cylindrową otrzymał tylko jedną świecę. Dla ułatwienia montażu i regulacji tylne łożysko wału mimośrodowego zastąpiono złożeniem igiełkowym średnicy 11 x 8 x 10, pracującej bezpośrednio w nieruchomym kole zębatym przekładni synchronizującej.

Obrabiany obwiedniowo i cieplnie wieniec koła, wciśnięty w tuleję z szerokim kołnierzem, jest mocowany w tylnej pokrywie cylindra przy pomocy 6 śrub. Łukowe wycięcia otworów w kołnierzu zapewniają swobodę w kątowym przemieszczeniu koła i ułatwiają tym samym prawidłowe wzajemne usytuowanie naroży tłoka i gładzi cylindrowej.

Tłok wykonany ze stopu PA 9 otrzymał wciskaną bieżnię łożyskową z integralnym kołem o uzębieniu wewnętrznym. Uzębienie koła wykonano metodą drążenia elektroiskrowego gotowej już i obrobionej cieplnie bieżni. Z uwagi na znaczną zmianę masy tłoka przeciwciężary wyrównoważenia wykonano na nowo, zmieniając także sposób ich mocowania.

Zarówno cylinder, jak i kute z PA 6 w foremniku pokrywy boczne cylindra mają wykonane w Instytucie Mechaniki Precyzyjnej natryskiwane bieżnie. Bardzo twarde i stosunkowo małe grubości gładzi zmusiły do szlifowania ich powierzchni przy pomocy diamentowej tarczy.

Bez zmian pozostawiono części już sprawdzone, tj. opaskę okalającą cylinder (gęściej nacięto żebra chłodzące), sposób mocowania śmigła czy zbiornik pośredni komory mieszania wykonany z tworzyw sztucznych.

Obliczenia cieplne i wytrzymałościowe modyfikacji oraz część rysunków konstrukcyjnych silnika wykonał w 1974 r., jako magisterską pracę dyplomową, ówczesny student Politechniki Częstochowskiej — mgr inż. Ryszard Raczek. Wygląd tak zmienionego, wykonanego i badanego w 1977 r. silnika przedstawiają fotografie na rys. 2 i 3.

Moc wynosi: $N_e = 1{,}4$ KW (1,9 KM) przy $n = 16{,}5 \div 17$ tys. obr/min, a łączna masa $Q = 0{,}56$ kg. Produkcji seryjnej nie podjęto.

MIECZYSŁAW FOŁTYŃSK

REKORDY MODELI LATAJĄCYCH

Pogoń za uzyskaniem najdłuższego czasu lotu, odległości, wysokości czy prędkości to, obok uczestniczenia w zawodach, najbardziej pasjonująca modelarzy forma współzawodnictwa sportowego.

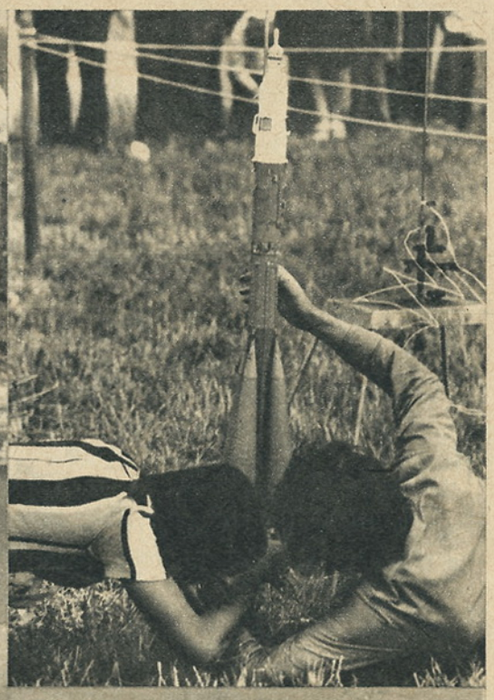
Zgodnie z przepisami sportowymi FAI, w modelarstwie lotniczym rejestruje się 56 rekordów świata i Polski w 16 klasach i podklasach modeli swobodnie latających, na uwięzi i zdalnie sterowanych. Mogą być ustanawiane rekordy długotrwałości czasu lotu, odległości w linii prostej i w obwodzie zamkniętym, wysokości oraz prędkości. W modelarstwie kosmicznym rejestruje się rekordy długotrwałości i wysokości w 25 klasach modeli rakiet wysokościowych, czasowych i rakietoplanów. Dokładne przepisy sportowe podejmowania prób bicia rekordów oraz wymaganą dokumentację szczegółowo precyzuje Kodeks Sportowy Modelarstwa Lotniczego i Kosmicznego FAI. Zgodnie z przepisami, podejmowanie prób bicia rekordów modeli lotniczych może odbywać się w dowolnym czasie, natomiast modeli kosmicznych tylko i wyłącznie podczas oficjalnych zawodów ujętych w kalendarzu imprez. Oczywiście pomiarami, kontrolą i innymi czynnościami związanymi z ustanawianiem rekordów mogą się zajmować tylko zawodnicy i sędziowie, spełniający warunki ściśle określone przez przepisy zawarte w Kodeksie Sportowym. Rekordy świata zatwierdza i rejestruje Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI), a Polski — Aeroklub PRL.

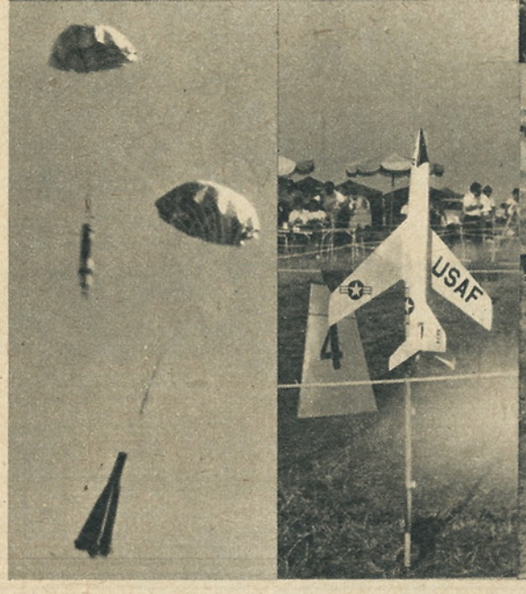
Podczas tegorocznego sezonu sportowego, po długoletniej przerwie zostało ustanowionych w modelarskie wiele nowych rekordów Polski, których łącznie Aeroklub PRL w tym roku zatwierdził 8. Bezkonkurencyjny okazał się Mirosław Barylski z Aeroklubu Częstochowskiego, który ustanowił aż sześć rekordów. Wszystkie — modelem zdalnie sterowanym z silnikiem tłokowym. Dwa, wysokości i odległości w obwodzie zamkniętym, w klasie modeli samolotów oraz cztery — długotrwałości, wysokości, odległości w linii prostej i obwodzie zamkniętym — w klasie modeli wodnosamolotów. Nowy rekord Polski długotrwałości lotu ustanowił w klasie modeli halowych Edward Ciapała z Aeroklubu Śląskiego oraz w klasie modeli szybowców zdalnie sterowanych Edward Rogowski z Aeroklubu Krakowskiego.

Po raz pierwszy rekord Polski ustanowił w klasie modeli zdalnie sterowanych z napędem elektrycznym Wiesław Jakubowski z Zakopanego. Tegu typu rekordowym lotem może się poszczycić aktualnie niewielu modelarzy na świecie.

Z analizy tabeli rekordów świata wynika, że najwięcej rekordów, bo aż 25, należy do modelarzy ze Stanów Zjednoczonych, 20 do modelarzy ze Związku Radzieckiego, 15 z Czechosłowacji, 4 z Rumunii, po 3 z Jugosławii i RFN, 2 z Bułgarii i po 1 do modelarzy z Węgier, Włoch i Austrii. Do Polski rekord świata należał tylko raz i to bardzo krótko. Ustanowił go w roku 1973 Edward Ciapała w klasie modeli halowych. Absalutny rekord świata długotrwałości lotu modelu (25 godzin, 44 minuty i 8 sekund) należy do W. Miakinina ze Związku Radzieckiego. Absolutny rekord prędkości lotu (390,92 km/h) należy do Austriaka W. Sitara. Najwyższą wysokość lotu modelu uzyskał Amerykanin M. Hill — 8208 metrów. Absolutny rekord odległości w linii prostej (428 kilometrów) i w obwodzie zamkniętym (683 kilometry) należy do R. Webera z USA. Absolutny rekord Polski prędkości (266,7 km/h) lotu modelu należy do Andrzeja Rachwała, a długotrwałości lotu (8h 06' 08") do Edwarda Rogowskiego. Dwa absolutne rekordy Polski, wysokości (2000 m) i odległości w obwodzie zamkniętym (83 km) ustanowił Mirosław Barylski. Największą odległość w linii prostej (156 km) przeleciał model Edwarda Stebla.

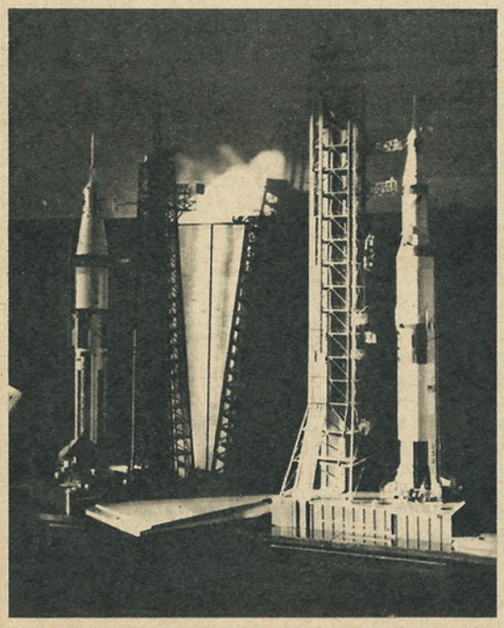
Mgr PAWEŁ WŁODARCZYK





NA ZDJĘCIACH: Fragmenty z międzynarodowych zawodów modeli kosmicznych w Bułgarii. Widoczne są modele samolotów rakietowych, modele redukcyjno-latające i — powrót modelu „Sojuza" na dwóch spadochronach.

Zdjęcia: Zygmunt Janecki



AKTUALNE REKORDY ŚWIATA I POLSKI MODELI KOSMICZNYCH

Nr rek. FAI	Klasa modelu	Całk. imp. sil. w Ns	Wynik rek. świata	Nazwisko	Państwo	Data	Wynik Polski	Nazwisko	Data
		S-1 — KATEGORIA MODELI RAKIET WYSOKOŚCIOWYCH							
1	S1A	0.00— 5.00	436,4 m	D. Madzarac	Jugosławia	18.05.75	—	—	—
2	S1B	5.01—10.00	671,2 m	P. Pazour	CSSR	7.09.77	—	—	—
3	S1C	10.01—40.00	1101 m	D. Larson	USA	29.11.75	—	—	—
4	S1D	40.01—80.00	856,2 m	H. Reese	USA	30.12.77	—	—	—
		S-2 — KATEGORIA MODELI RAKIET WYSOKOŚCIOWYCH Z OBCIĄŻENIEM							
5	S2A-pojed.	0.00—10.00	639 m	V. Fibich	CSSR	9.09.76	—	—	—
6	S2B-podw.	10.01—40.00	1208,795 m	D. Larson	USA	23.05.76	—	—	—
7	S2C-otwarta	40.01—80.00	611 m	O Saffek	CSSR	27.06.76	—	—	—
		S-3 — KATEGORIA MODELI RAKIET CZASOWYCH ZE SPADOCHRONEM							
8	S3A	0.00—2.50	32'42"	E. Ballo	Rumunia	22.05.71	—	—	—
9	S3B	2.51— 5.00	39'25"	J. Dyer	USA	1.08.76	—	—	—
10	S3C	5.01—10.00	22'06"	J. Kaspirek	CSSR	26.05.78	—	—	—
11	S3D	10.01—20.00	31'4"	S. Morariu	Rumunia	2.11.75	—	—	—
		S-4 — KATEGORIA MODELI RAKIETOPLANÓW							
12	S4A „Wróbel"	0.00— 2.50	7'26"	B. Rambousek	CSSR	25.05.77	—	—	—
13	S4B „Jerzyk"	2.51— 5.00	7'46"	W. Sabljar	Jugosławia	1.10.72	11'17"	Z. Janecki	24.8.70
14	S4C „Jastrząb"	5.01—10.00	11'48"	G. Yungren	USA	8.08.75	—	—	—
15	S4D „Orzeł"	10.01—40.00	45'28"	Ch. Flanigar	USA	11.11.75	—	—	—
16	S4F „Kondor"	40.01—80.00	68'52"	C. Yungren	USA	7.03.76	—	—	—
		S-5 — KATEGORIA MODELI MAKIET RAKIET WYSOKOŚCIOWYCH							
17	S5A	0.00— 2.50	233 m	J. Adl	CSSR	26.05.78	—	—	—
18	S5B	2.51— 5.00	479 m	J. Adl	CSSR	26.05.78	—	—	—
19	S5C	5.01—10.00	669 m	W. Fibich	CSSR	8.09.77	—	—	—
20	S5D	10.01—40.00	1061 m	K. Hajek	CSSR	8.08.77	—	—	—
21	S5F	40.01—80.00	460 m	I. Iwanko	CSSR	28.08.76	—	—	—
		S-6 — KATEGORIA MODELI RAKIET CZASOWYCH Z TAŚMĄ							
22	S6A	0.00— 2.50	2'33"	M. Georgiew	Bułgaria	25.08.77	—	—	—
23	S6B	2.51— 5.00	5'46"	Z. Barsa	CSSR	28.05.77	—	—	—
24	S6C	5.01—10.00	3'35"	W. Donovan	USA	2.08.76	—	—	—
25	S6D	10.01—20.00	3'41"	L. Christov	Bułgaria	9.05.78	—	—	—

Lotnisko mokotowskie. W dolnym lewym rogu Plac Unii i budynki Szkoły Obserwatorów wzdłuż drogi do lotniska, a następnie hangary na skraju lotniska przy terenie Wyścigów Konnych.

ZAJĘCIE LOTNISKA

Od 1915 r. Warszawa była pod okupacją niemiecką. Odmienną od tej z II wojny światowej, gdyż bez prześladowania, masowych rozstrzeliwań itp. lecz o dość liberalnym, zbliżonym do austriackiego stosunku do przejawów polskości. Dozwolone było stosowanie polskiego godła narodowego, które m. in. figurowało na pieniądzach oraz śpiewania polskich pieśni patriotycznych. Po rozwiązaniu Legionów Niemcy kokietowali Polaków, chcąc ich zachęcić do wstępowania do organizowanych przez nich jednostek wojskowych, tzw. Polnische Wehrmacht. W Warszawie rządziła polska Rada Regencyjna, podlegająca niemieckiemu gubernatorowi gen. Beselerowi. Narastające w armii niemieckiej nastroje rewolucyjne w październiku i na początku listopada 1918 r. — zmuszają władze Niemiec i Austrii do zaprzestania działań wojennych. Żołnierze chcą wracać do domu, tworzą rady żołnierskie i żołniersko-robotnicze.

9 listopada nastąpił wybuch rewolucji w miastach niemieckich, ogłoszono abdykację cesarza Wilhelma i zawieszenie broni. 11 listopada 1918 r. Już wcześniej władze niemieckie, widząc narastającą falę rewolucji i ruchu narodowo-wyzwoleńczego, szykują się do wycofania z ziem polskich i stopniowo tracą władzę, która przechodzi w ręce polskie. Zamierzają oczywiście maksimum sprzętu wojskowego ewakuować, zaś resztę zniszczyć. Natomiast polskie tajne organizacje wojskowe, nasza młodzież oraz Polacy znajdujący się w wojsku niemieckim i instytucjach niemieckich — pragną przejąć cały sprzęt w polskie ręce. Jest to bowiem jedyna droga zdobycia broni dla przyszłego wojska polskiego, w tym sprzętu lotniczego.

Już od połowy października 1918 r. Warszawa żyła wiadomościami o niemieckim rozprężeniu, narastającej w niemieckiej armii fali rewolucyjnej oraz zamierających działaniach wojennych. 10 października Rada Regencyjna, mimo okupacji niemieckiej, proklamowała niepodległość Polski. 14 października przeszedł ulicami Warszawy pochód nieuzbrojonych żołnierzy z byłego korpusu gen. Dowbór-Muśnickiego. Jedyną reakcją ze strony Niemców było wyjście niemieckich oddziałów przed zamek warszawski.

Ppor. Władysław Świątecki, por. Henryk Tokarczyk, ppor. Mieczysław Pietraszek i ppor. Lipczyński — wszyscy z byłego korpusu gen. Dowbór-Muśnickiego — zawiązali 14 października 1918 r. Tajny Związek Lotników. Celem Związku było opanowanie lotniska mokotowskiego. Następnego dnia do Związku przystąpili lotnicy: płk. Zygmunt Studziński, ppłk. Hipolit Łossowski, kpt. Jerzy Syrokomla-Syrokomski, por. Stanisław Karpiński, ppor. Władysław Gajewski, ppor. Jerzy Garbiński, ppor. Michał Tłuchowski oraz inżynierowie Klemens Filipowski i Stefan Malinowski. Prezesem Tajnego Związku Lotników został Michał Tłuchowski, sekretarzem Henryk Tokarczyk, a skarbnikiem Władysław Świątecki.

Inż. M. Pietraszek jako asystent Politechniki Warszawskiej nawiązał kontakt z młodzieżą akademicką. Od rektora Radziszewskiego i dziekana Witoszyńskiego uzyskano poparcie dla akcji i zgodę na wciągnięcie do niej młodzieży akademickiej. Nawiązano też porozumienie z pracownikami warsztatów, a w szczególności z asystentem dyrektora byłej wytwórni samolotów Albatros-Werke inż. Zbigniewem Arndtem. Miał on wgląd na tereny lotniska, co pozwoliło wykonać szkice rozmieszczenia na lotnisku warsztatów, magazynów i hangarów oraz zebrać dane o sprzęcie. Gdy nadeszły wiadomości o rozbrojeniu Austriaków (w Krakowie — 31.X, w Lublinie — 7.XI) oraz gdy uzyskano informacje, że Niemcy zamierzają odlecieć do Poznania i szykują się do zniszczenia sprzętu znajdującego się na Polu Mokotowskim — w Tajnym Związku Lotników wzrosła gotowość czynu. Na ulicach Warszawy wrzało, Niemcy nie wychodzili z cytadeli, z lotniska mokotowskiego i innych swoich placówek.

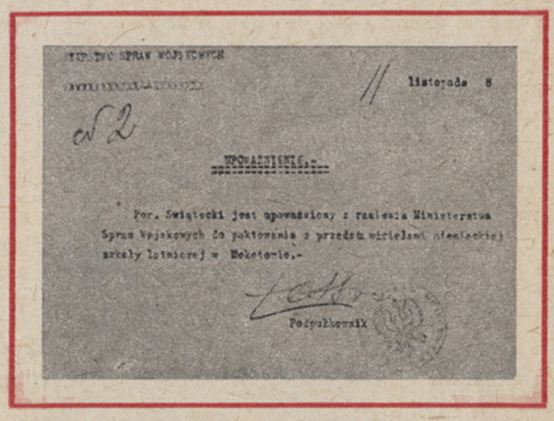
9 listopada ppłk. Łossowski zarządził stan pogotowia i wyznaczył sztab akcji „Lotnisko", w skład którego wchodzili: por. Stanisław Karpiński, por. Henryk Tokarczyk, ppor. Jerzy Garbiński, ppor. Mieczysław Pietraszek, ppor. Władysław Świątecki, ppor. Michał Tłuchowski, ppor. Stanisław Jakubowski, ppor. Kornacki i ppor. Witold Piechowski. Sztab obradował w mieszkaniu ppor. Pietraszka na ulicy Polnej.

W związku z wielkim wiecem studentów Politechniki Warszawskiej i Uniwersytetu, zorganizowa-

AN
DAS DEUTSCHE
SOLDATEN RAAT.
in Warschau.

Ich bitte den Verwaltung der deut. Flieger - Beobachtungs- Schule Mokotów den Befehl auszugeben den delitierten seitens des pol. Kriegsministeriums die ganze Fliegerschule, Werkstätte, Flugparate, Kraftwagen samt der allerartigen Waffe und Munition auszufolgen.

Pismo z 11.11.1918 r. do niemieckiej Rady Żołnierskiej.



Listopada 8

Por. Świątecki jest upoważniony z ramienia Ministerstwa Spraw Wojskowych do paktowania z przedstawicielami niemieckiej szkoły lotniczej w Mokotowie.-

Podpułkownik

Upoważnienie z Ministerstwa Spraw Wojskowych z 11.11.1918 r. dla por. Świąteckiego do paktowania z Niemcami.

nym 8 listopada, na którym podjęto uchwałę o wstępowaniu do Wojska Polskiego — do Tajnego Związku Lotników zgłosili się dalsi liczni studenci. Zgromadzili się oni w Gmachu Nowej Kreślarni (przy zbiegu ul. Noakowskiego i Koszykowej), zostali podzieleni na plutony z wyznaczonymi dowódcami, a 10 listopada — zadaniami.

10 listopada do Warszawy przyjechał zwolniony z więzienia w twierdzy magdeburskiej Józef Piłsudski obejmując władzę nad tworzonymi z POW (Polska Organizacja Wojskowa) oddziałami Wojska Polskiego. Przybycie Piłsudskiego stało się hasłem do podjęcia ostatecznej walki o uwolnienie kraju spod władzy okupantów. Na całym terenie okupacji niemieckiej oddziały POW

MOKOTOWSKIEGO w 1918 r.

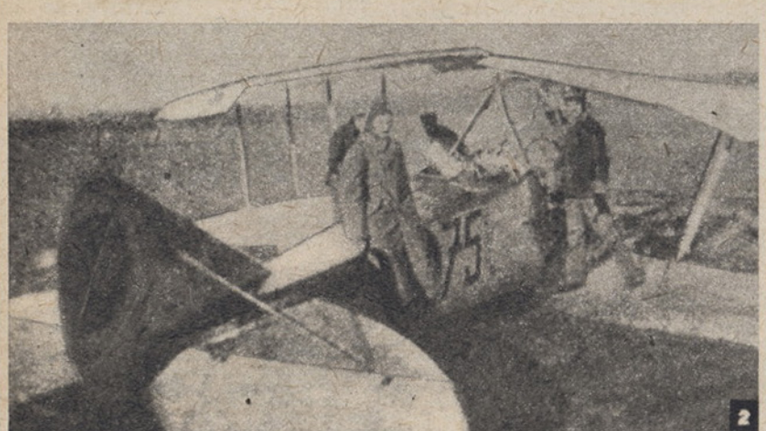
i osoby cywilne dokonywały rozbrojenia Niemców. W Warszawie większość oddziałów niemieckich została rozbrojona 11 listopada, choć walki trwały jeszcze w ciągu kilku następnych dni. Jedną z takich akcji rozbrojeniowych było opanowanie lotniska.

11 listopada ppłk Hipolit Łossowski wydał upoważnienie por. Władysławowi Świąteckiemu, który został komendantem placu, aby z ramienia Ministerstwa Spraw Wojskowych paktował z przedstawicielami szkoły lotniczej w Mokotowie. Rano grupy studentów z pomocą robotników z lotniska obstawiły wszystkie wejścia na lotnisko mokotowskie. Przed główną bramą przy ul. Puławskiej 2a niemiecka warta zatrzymała większą grupę studentów. Z szeregu wysunęło się kilku oficerów i studentów, domagając się zaprowadzenia do dowódcy lotniska. Prowadzeni przez uzbrojonych feldfebli udali się do komendantury, z okien której wysunęła się lufa karabinu maszynowego. Dwie osoby z delegacji, ppor. Mieczysław Pietraszek i ppor. Jerzy Garbiński, weszły do gabinetu komendanta. W imieniu dowództwa polskiego zażądali kapitulacji. Hauptmann sprzeciwił się twierdząc, iż musi porozumieć się z Radą Żołnierską.

O godzinie 11 na lotnisko przybył z grupą studentów płk. Zygmunt Brygiewicz, Budny, Doroszewicz, Ehrenpreis, H. Gizaczyński, Górski, Grąbczewski, Helbing, Jabłoński, Jeziorowski, Kralski, Mierczyński, J. Oderfeld, Pawlak, Plater-Zyberk, Z. Puławski, S. Rudnicki, A. Scheur, Siedlecki, Strug, Suryn, Szwer, Wierusz-Kowalski, Witt, Zaleski, Zdziłowiecki.

40 rozbrojonych niemieckich oficerów pod komendą ppor. Pietraszka udało się do swoich kwater i następnie opuściło Warszawę. Przez trzy dni studenckie warty pilnowały 800 uzbrojonych żołnierzy niemieckich, a 15 listopada ostatnie oddziały opuściły lotnisko. Nie obyło się jednak bez zatargów. Według umowy, żołnierze mieli zabrać tylko swe rzeczy osobiste i broń osobistą, gdy jednak grupa szturmowa pod dowództwem płk. Szandorowskiego, w skład której wchodzili m. in.: Norwid-Kudło, W. Makowski i A. Jurkiewicz, przystąpiła do rewidowania wozów taborowych, znalazła karabiny maszynowe i skrzynie z amunicją. Nieustępliwa postawa Polaków zmusiła Niemców do wyładowania tego nadprogramowego ładunku. Tylko lotnicze aparaty fotograficzne zostały zniszczone przez Niemców. Hangary z 37 samolotami, warsztaty i dobrze urządzona szkoła pilotów i obserwatorów oraz magazyny z materiałami — nieuszkodzone przeszły w ręce Polaków.

1


2

3

4

Studziński z pismem wydanym przez kierownika Ministerstwa Spraw Wojskowych płk. Wroczyńskiego do Niemieckiej Rady Żołnierskiej (Das Deutsche Soldaten Raat). Zdecydowana postawa Polaków nakłoniła Hauptmanna do kapitulacji.

W akcji brali udział już wymienieni członkowie Tajnego Związku Lotników oraz m. in. następujący studenci: Barcikowski, Bartel, Błaszczyński, Bogumił, K. Brückner,

14 listopada została powołana Sekcja Żeglugi Napowietrznej Departamentu Technicznego Ministerstwa Spraw Wojskowych, którą pokierował ppłk H. Łossowski. W skład Sekcji weszli: inż. M. Tłuchowski, inż. M. Pietraszek, H. Tokarczyk, W. Gajewski, J. Garbiński, inż. S. Malinowski i inż. K. Filipowski. Tegoż dnia został przez MSWojsk wydany pierwszy rozkaz lotniczy, ustalający etat „Lotniska Mokotowskiego". W listopadzie por. Tłuchowski został delegowany do uruchomienia Centralnych Warsztatów Lotniczych na lotnisku mokotowskim.

Pięć dni później, 20 listopada 1918 r., na samolocie szkolnym „Brandenburg" ppor. Jakubowski ze studentem Ehrenpreisem na pokładzie wykonał pierwszy lot z oswobodzonego lotniska mokotowskiego. Niestety, już następnego dnia miał miejsce wypadek ppor. Piechowskiego na samolocie Rumpler CVIII. Był to samolot o dużej doskonałości i dlatego długo niósł się nad ziemią przy lądowaniu. Ppor. Piechowski trzykrotnie podchodził do lądowania i nie mógł zmieścić się na lotnisku. Po trzeciej próbie poderwał samolot i zawadził o topolę u zbiegu ul. Rakowieckiej i al. Niepodległości. Pilot zginął na miejscu. Drugim w tym dniu był wypadek ppor. Norwida-Kudły i kpt. Makijonka podczas startu na samolocie LVG CV. Samolot uderzył przy starcie w hangar, załoga nie straciła życia. Następny start ppor. Miśkiewicza i por. Tytusa Karpińskiego na DFW CV skończył się również rozbiciem samolotu. Rotmistrz Grochowalski wykonał lot na „Brandenburgu" B II, lecz przy lądowaniu postawił go na silniku. Dopiero ppor. Pawluć na samolocie Rumpler CI wykonał pierwszy udany lot po serii wypadków na lotnisku mokotowskim. Wszystkie te wypadki miały miejsce w dniu 21 listopada. Powołana komisja stwierdziła, iż piloci z lotnictwa rosyjskiego mają trudności w opanowaniu pilotażu samolotów niemieckich. W związku z tym powołano Komisję Kwalifikacyjną Lotniczą oraz wezwano instruktorów z byłej armii austriackiej z Krakowa.

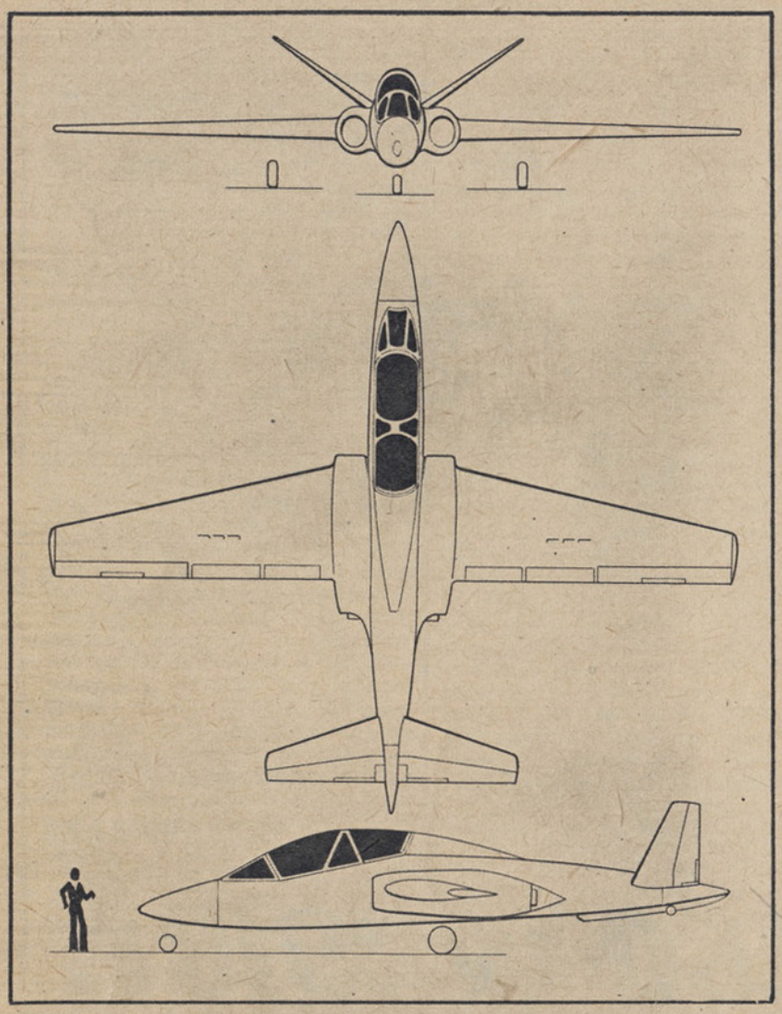
Główną trudnością w zorganizowaniu szkolenia lotniczego w Warszawie był brak odpowiedniego sprzętu, bowiem po szkole obserwatorów przejęto samoloty bojowe. Równocześnie w Krakowie był nadmiar samolotów szkolnych, podczas gdy przed eskadrą krakowską stała perspektywa zadań bojowych. Dlatego też 20 listopada ppłk Łossowski wysłał do Krakowa telegram: „Wysłać 4 płatowce szkolne dwusterowe wraz z 2 pilotami i mechanikami. Wzamian samoloty bojowe". 20 grudnia została utworzona Wojskowa Szkoła Lotnicza w Warszawie.

16 grudnia 1918 r. na lotnisku mokotowskim odbyła się przysięga oficerów lotnictwa na wierność Rzeczypospolitej. 20 grudnia 1918 r. Sztab Generalny WP wydał rozkaz nr 66 o Organizacji Wojsk Lotniczych, ustalając podział lotnictwa: na 2 grupy lotnicze w Warszawie i w Krakowie, 5 eskadr, parki lotnicze (warsztaty), Szkołę Lotniczą w Warszawie, Sekcję Żeglugi Napowietrznej MSWojsk, Centralne Warsztaty Lotnicze i Cenralne Składy Lotnicze. Dowództwo Wojsk Lotniczych objął ppłk. H. Łossowski, który 22 grudnia 1918 r. wydał swój pierwszy rozkaz do podległych mu jednostek. Tak zorganizowało się polskie lotnictwo wojskowe na terenie Warszawy.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

NA ZDJĘCIACH:

1. Przysięga lotników 16 grudnia 1918 r. na Polu Mokotowskim.
2. Samolot DFW CV nr 75 rozbity 21.11.1918 r. przez ppor. pil. Miśkiewicza i ppor. obs. Tytusa Karpińskiego.
3. LVG-V nr 33 rozbity 21.11.1918 r. przez ppor. E. Norwida-Kudłę. Na samolocie warszawskie znaki o kształcie biało-czerwonej tarczy.
4. Pierwsze dowództwo Wojsk Lotniczych w grudniu 1918 r. Siedzą: por. Gaweł, ppłk H. Łossowski, por. Tłuchowski, stoją: por. Finik i por. Tokarczyk.



ODRZUTOWY SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY AEROSPATIALE „FOUGA 90"

Przemysł lotniczy Francji zademonstrował na Salonie Lotniczym w Paryżu w ub. r. makietę nowego samolotu szkolno-treningowego „Fouga 90". Jego prototyp dokonał pierwszego lotu 1 sierpnia br. i był następnie demonstrowany podczas wystawy w Farnborough w Wielkiej Brytanii.

„Fouga 90" jest rozwojową wersją znanego, pochodzącego jeszcze z lat pięćdziesiątych samolotu odrzutowego CM 170 „Magister". Opracowany został z inicjatywy przemysłu, który spodziewa się jego zamówień wobec starzenia się i konieczności wycofania z eksploatacji samolotu CM 170 „Magister".

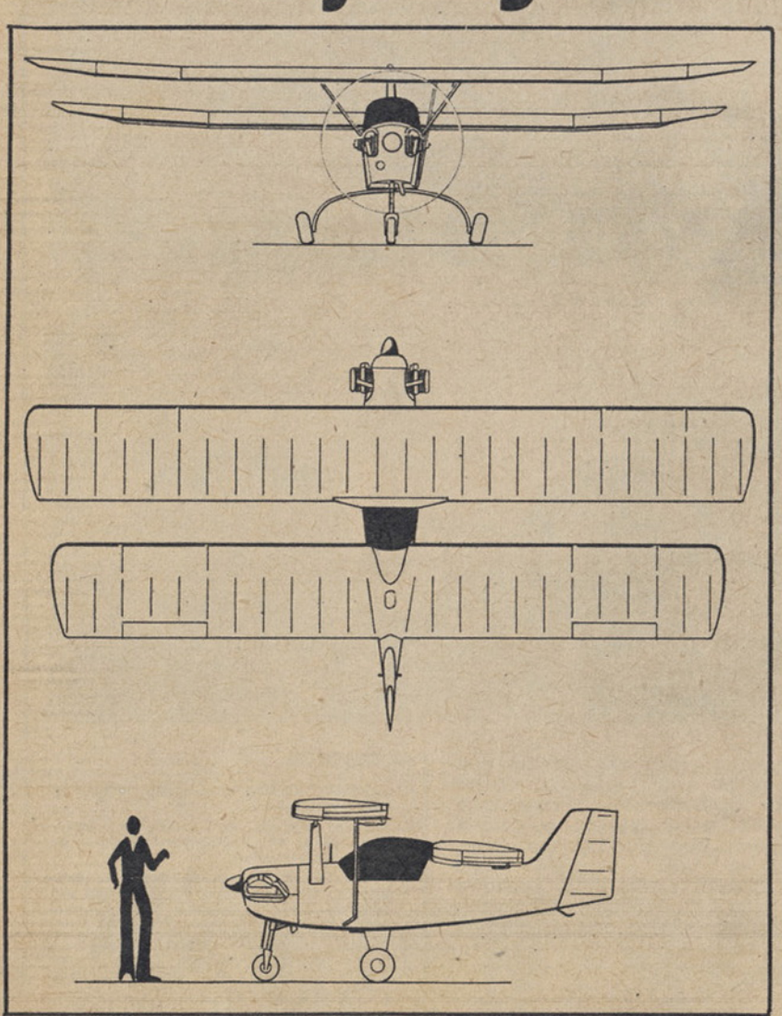
Do głównych zmian wprowadzonych w samolocie „Fouga 90" należy zastosowanie nowych dwuprzepływowych silników Turbomeca „Astafan IIG" zamiast jednoprzepływowych Turbomeca „Marbore VI") oraz modyfikacja przedniej części kadłuba: usytuowanie schodkowe miejsc instruktora i ucznia oraz zastosowanie wyrzucanych foteli. „Astafan IIG" jest nowoczesnym, dwuprzepływowym silnikiem o dużym stosunku przepływów (7:1), stałej prędkości obrotowej i charakteryzuje się stosunkowo małym hałasem i niskim zużyciem paliwa, wynoszącym 0,38 kg/daN.h. Silnik ten ma konstrukcję modułową, co znacznie ułatwia eksploatację. Skrzydła o obrysie trapezowym i konstrukcji jednodźwigarowej wyposażone są w lotki oraz wychylane hydraulicznie szczelinowe klapy i hamulce aerodynamiczne na górnej i dolnej powierzchni. Lotki bez wzmocnienia mają wyważenie aerodynamiczne i siły na nich przy wysokich prędkościach są umiarkowane.

Kadłub jest półskorupowy. Przednia część kadłuba jest odejmowana i zawiera przednie podwozie, reflektor i (ewentualnie) dwa karabiny maszynowe. Część kabinowa jest ciśnieniowa, klimatyzowana. Za nią znajduje się część zbiornikowa z dwoma zbiornikami paliwa. Do tylnej części kadłuba zamocowane jest usterzenie motylkowe (o własnościach antykorkociągowych). Podwozie jest trójpodporowe, całkowicie wciągane w locie, główne — w skrzydła. Silniki umieszczone są w gondolach przykadłubowych. Samolot posiada podstawowe wyposażenie radioelektroniczne do lotów w trudnych warunkach atmosferycznych. Uzbrojenie podwieszane — na czterech podskrzydłowych węzłach.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 11,96 m, długość — 10,30 m, wysokość — 2,79 m, pow. płata — 18,38 m², wydłużenie — 7,6. **Masy:** masa własna — 2400 kg, max. masa startowa — 3500 kg. **Osiągi:** prędkość przelotowa — 600 km/h, max. zasięg — 1100 km.

konstrukcje zagraniczne



SAMOLOT AMATORSKI F-5

H. Freber opracował i zbudował wersję samolotu Pou-du-Ciel nazwaną F5. Różnica polega na zastosowaniu w F 5 dwóch płatów o stosunkowo dużym wydłużeniu (7,6). Pou-du-Ciel ma płaty o mniejszej rozpiętości i większej cięciwie.

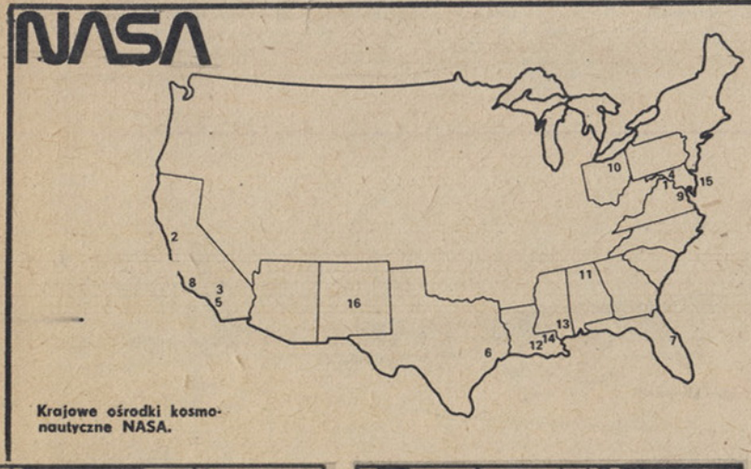
Samolot F 5 jest jednomiejscowym samolotem o konstrukcji laminatowej. Płaty o konstrukcji laminatowej pokryte tkaniną są prawie takie same. Płat przedni podporty jest wahliwie w dwóch punktach na wysięgnikach wystających z przedniej części kadłuba i wychylny za pomocą popychacza połączonego kinematycznie z drążkiem sterowym. Ściąganie drążka powiększa kąt nastawienia płata. Wychylenie steru kierunku sprzężone jest z wychyleniem lotek.

Kadłub o konstrukcji laminatowej mieści w środkowej części kabinę pilota, przykrytą jednoczęściową osłoną ze szkła organicznego. Usterzenie pionowe skośne o obrysie trapezowym. Samolot wyposażony jest w trójpodporowe podwozie z przednim kołem. Golenie podwozia głównego wykonane są z pojedynczego wygiętego profilu laminatowego. Pod tylną częścią kadłuba znajduje się płoza ochronna. Zespołem napędowym samolotu jest dwucylindrowy silnik Stamo 1500/1 o mocy 30 kW, napędzający dwułopatowe śmigło o stałym skoku. Zapas paliwa wynosi 22 kg.

Samolot został pomyślany jako doświadczalny, służący do zebrania danych aerodynamicznych i wypróbowania układu sterowania dla zamierzonej budowy dwumiejscowej wersji samolotu, w większym stopniu odpowiadającej wymaganiom stawianym przed konstrukcjami amatorskimi.

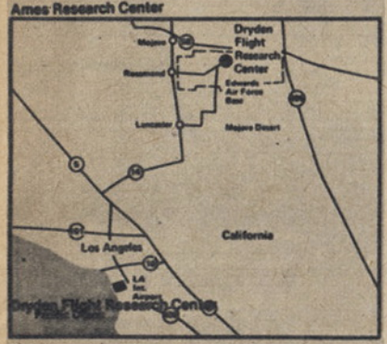
(T. K.)

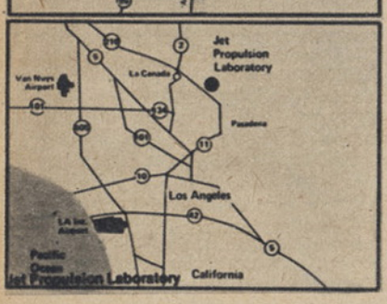
DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 7,8 m, długość — 4,2 m, wysokość — 1,95 m, pow. płatów — 14,80 m², wydłużenie — 7,6. **Masy:** masa własna — 225 kg, masa startowa — 345 kg. **Osiągi:** max. prędkość npm — 187 km/h, prędkość przelotowa npm — 130 km/h, prędkość wznoszenia — 6 m/s, pułap praktyczny — 4200 m, zasięg — 500 km, rozbieg — 50 m, dobieg — 40 m.

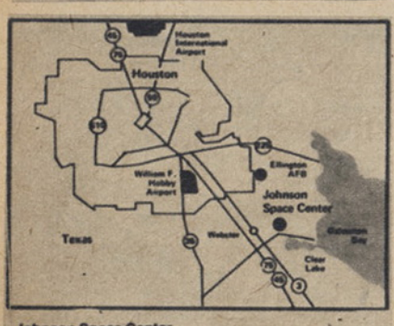


Krajowe ośrodki kosmonautyczne NASA.

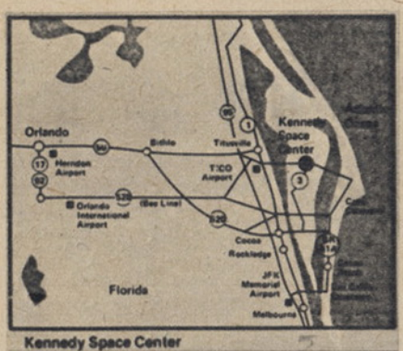
Ames Research Center



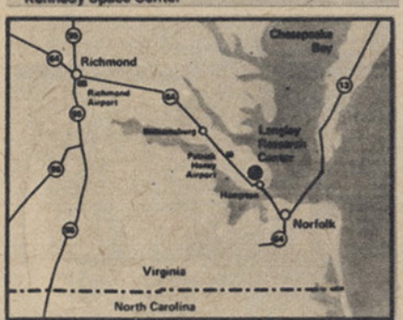


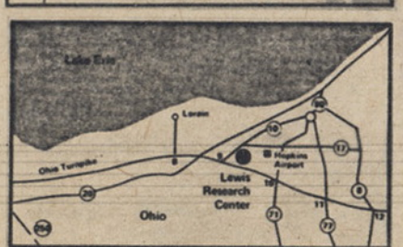


Johnson Space Center

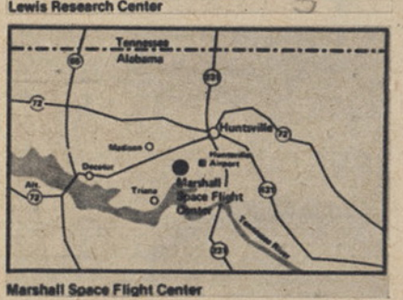


Kennedy Space Center

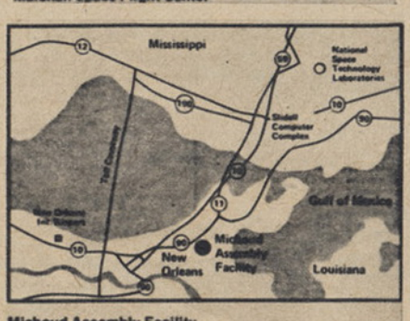




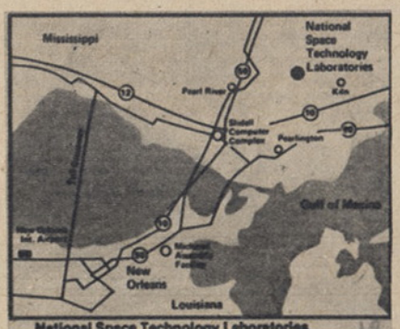
Lewis Research Center



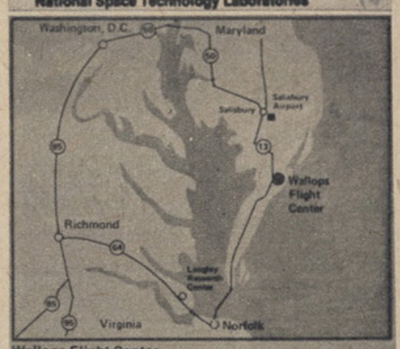
Marshall Space Flight Center



Michoud Assembly Facility

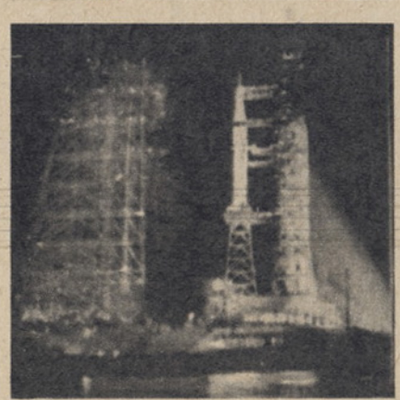


National Space Technology Laboratories



Wallops Flight Center

White Sands



„Saturn-IB" na starcie w Cape Canaveral podczas radziecko-amerykańskiego eksperymentu kosmicznego „Sojuz-Apollo" w 1975 r.

KOSMONAUTYKA NASA

Przed rokiem (8.XI.1977 r.) Amerykańska Agencja Lotnictwa i Kosmonautyki NASA uległa reorganizacji dla „uproszczenia organizacyjnego i zwiększenia sprawności działania". Obecnie NASA dysponuje: centralą w Waszyngtonie, zatrudniającą 1 600 osób zajmujących się administracją oraz programowaniem naukowo-technicznym w 5 kierunkach (bez energetyki) oraz 11 podstawowymi ośrodkami badawczymi i doświadczalnymi (Ames, Dryden, Goddard, Marshall, Jet Propulsion Lab., Kennedy, Langley, Lewis, Johnson, Wallops i National Space Technology Lab.).

1. **NASA Hedquarter.** Centrala w Waszyngtonie.
2. **Ames Research Center (ARC).** Ośrodek założony w 1940 r. Kosmonautyka, geofizyka, fizyka Słońca i Układu Słonecznego. Poza tym problemy lotnictwa.
3. **Dryden Research Center (DFRC).** Próby w locie promu kosmicznego „Space Shuttle Orbiter" (z B-747). Poza tym problemy lotnictwa.
4. **Goddard Space Center (GSFC).** Sztuczne satelity i rakiety nośne, poza tym geofizyka, astronomia i meteorologia kosmiczna. Światowa sieć obserwacji sztucznych satelitów (STDN). Zatrudnia 3 500 osób.
5. **Jet Propulsion Laboratory (JPL).** Program „Mariner" i „Voyager", współpraca z obserwatorium radioastronomicznym oraz astronomicznym.
6. **Johnson Space Center (JSC).** Projektowanie, budowa i próby kosmicznych statków załogowych („Gemini-IV", „Apollo", „Skylab", udział w programie „Apollo-Sojuz").
7. **Kennedy Space Center (KSC).** Kosmodrom na Cape Canaveral zbudowany na początku 1960 r. dla programu „Apollo" oraz dla satelitów bezzałogowych USAF.
8. **Langley Research Center (LARC).** Projektowanie konstrukcyjne i technologiczne samolotów przyszłości, transportu kosmicznego oraz projektowanie próbnika „Viking". Poza tym: problemy lotnictwa, awioniki, atmosfery.
9. **Lewis Research Center (LeRC).** Założony w 1940 r. Technologia napędów lotniczych i kosmonautycznych, poszukiwanie nowych źródeł energii i paliw dla obiektów kosmonautycznych.
10. **Marshall Space Flight Center (MSFC).** Programy: „Spacelab", medycyny kosmicznej, astronomii kosmicznej (cząstki wysokiej energii, teleskopia orbitalna, energia słoneczna) oraz prace badawcze, technologiczne i projektowe.
11. **Michoud Assembly Facility (MAF).** Założony w 1972 r. Podległy MSFC wraz ze Slidell Computer Complex (SCC). Przede wszystkim zbiorniki boczne dla promu kosmicznego „Spase Shuttle".
12. **National Space Technology Laboratories (NSTL).** Założony w 1947 r. Programy oceanograficzne i badania regionalnych zasobów naturalnych.
13. **Wallops Flight Center (WFC).** Przygotowanie i próby obiektów kosmonautycznych i starty małych rakiet meteorologicznych („Arcas" i „Hasp"), satelity geodezyjnego GEOS-C i rakiet programu „Exametnet" (interamerykańska sieć meteorologicznego sondażu rakietowego).
14. **Western Test Range Operations Division.** Vandenberg. Podległy KSC. Organizacja, przygotowanie, kierowanie startem i lądowaniem obiektów kosmicznych; badania technologiczne i użytkowe. Poza tym centrum kosmonautyki wojskowej (AFD-Vandenberg).
15. **White Sands Test Facility (WSTF).** Próby napędów rakietowych do statków kosmicznych aż do wielkości „Apollo".
16. **General Aviation Airfoil Design and Analysis Center (ADAC).** Założone 5.XII.1977 r. w Ohio. Specjalizacja w opracowywaniu profili aerodynamicznych i konsultacje, korzysta również z badań tunelowych i prób w locie. Współpracuje z NASA Langley i laboratorium kosmonautyki uniwersytetu w Ohio.

Na rysunkach pokazane zostały ośrodki NASA oraz ich rozmieszczenie na obszarze Stanów Zjednoczonych AP.

GODŁO i BARWA w LOTNICTWIE POLSKIM

POLSKIE SAMOLOTY I ŚMIGŁOWCE SANITARNE

W drugiej połowie lat pięćdziesiątych zakupiono w Czechosłowacji samoloty Aero A-45, i L-60 „Brygadyr" dla lotnictwa sanitarnego. Przez pewien czas użytkowany był samolot sanitarny typu Cessna 185 „Skywagon", który został przekazany służbie zdrowia w początkach 1963 r. Miał on napisy fundacyjne na kadłubie, a nawet otrzymał nazwę „Danuta" (na masce silnika). Latał w oryginalnym malowaniu i z rejestracją amerykańską. W latach sześćdziesiątych lotnictwo sanitarne przystąpiło do użytkowania śmigłowców produkowanych w Polsce. Okazały się bardzo przydatne do transportu chorych.

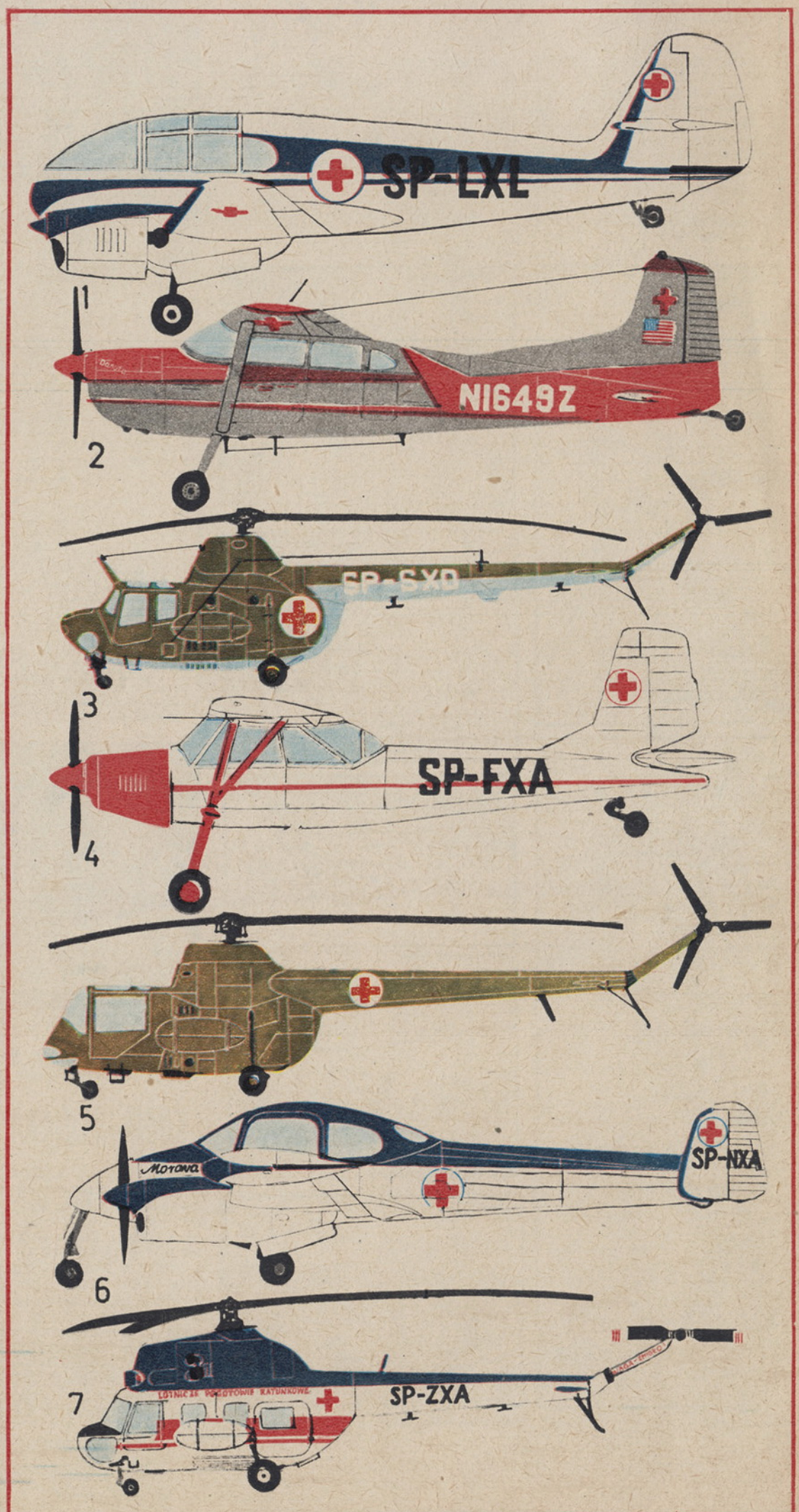
WIESŁAW BĄCZKOWSKI

OPIS BARWNEJ PLANSZY:

1. Samolot sanitarny Aero A-45 z Zespołu Lotnictwa Sanitarnego we Wrocławiu. 1959.
2. Samolot sanitarny Cessna 185 „Skywagon", użytkowany przez polskie lotnictwo sanitarne. 1963.
3. Śmigłowiec sanitarny Mi-1. 1965.
4. Samolot wielocelowy L-60 „Brygadyr", używany w Polsce do celów sanitarnych. Samolot ten znajduje się obecnie w Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie.
5. Śmigłowiec sanitarny SM-2.
6. Samolot sanitarny produkcji czechosłowackiej L-200 „Morava".
7. Śmigłowiec sanitarny Mi-2.

Śmigłowiec Mi-2 Krakowskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego przed szpitalem w Zakopanem ● Samolot Aero-45 w dniu przylotu z Czechosłowacji — po zakupieniu przez polską służbę zdrowia — na lotnisku Gocław w Warszawie ● Samoloty PZL-101 „Gawron" na lotnisku warszawskim (zdjęcie do poprzedniego odcinka).

Zdjęcia: TM (3)



nasze trasy

„KARAŚ"

Wielokrotnie pisaliśmy w „Skrzydlatej" o tym, jak wysoko cenimy sobie zaufanie, którym obdarzają redakcję Czytelnicy. Wyraża się ono w rozmaity sposób, ot, choćby w nadsyłaniu do naszego archiwum cennych niejednokrotnie, bardzo ciekawych dla ogółu Czytelników i istotnych dla historii drobiazgów.

Oto jeden z takich przypadków. Pisze pan Ireneusz Suszko z Gorzowa Wlkp.: „Około 20 lat temu, jako nastolatek, znalazłem na jakimś strychu w Gorzowie resztki poniemieckiego archiwum z prywatnych zbiorów. Było to kilkadziesiąt różnych zdjęć, większość z okresu wojny. Wśród nich było jedno, które oglądałem wiele razy ze wzruszeniem. Biało-czerwona szachownica na wraku samolotu. O ile się orientuję, jest to „Karaś". Napis na odwrocie: Abgeschossene polnische Maschine, September 39 (zestrzelona polska maszyna, wrzesień 39) — dowodzi, że zdjęcie było robione w czasie Wojny Obronnej Polski 1939 roku. Myślę, że ma ono jakąś wartość, bo być może pozwoli na rozszyfrowanie losów jednej z maszyn naszego lotnictwa z tamtych czasów i losów jej załogi".

Pan Suszko przysłał nam to zdjęcie. Reprodukujemy je obok. W imieniu Czytelników i naszym dziękujemy, Panie Ireneuszu, za list i zdjęcie. Przysłał Pan również drugie, z tego samego zbioru (szczątki zestrzelonego na Zachodzie alianckiego bombowca w roku 1940), ale to pierwsze jest o wiele ważniejsze.

Jak wiele mówią takie dokumenty!

Trudno wprost mówić i pisać, gdy patrzy się na tego rodzaju zdjęcia. Mamy przed oczami polski samolot. Na stateczniku — znak PZL i oznaczenie: P-23B. Na tylnej części kadłuba — numer: 44.38 (lub 33, słabo widać). Ślady przestrzelin świadczą, że stoczył walkę. Nawet ciężko uszkodzony — nie runął bezwładnie na ziemię, ale kierowany wprawną dłonią pilota, może i rannego — zdołał jednak wylądować.

Co stało się z załogą? Zginęła? Chyba nie. Jeśli nie cała, to jej część — wygląda na to — mogła przeżyć. Sporo na to wskazuje: wspomniane już wyżej pomyślne przyziemienie „na brzuchu" na celowo wybranym, pustym i w miarę równym polu, widoczna chęć ominięcia zagonów i sam sposób lądowania wzdłuż nich, a nie w poprzek (pilot, być może, chciał uniknąć do ostatniej chwili zerwania podwozia), w miarę nie zniszczona, nie zgnieciona kabina załogi, brak wyraźnych śladów spalenia jej przez pożar.

Tak, powtarzamy, po 39 latach osobliwym zrządzeniem losu polski „Karaś" sfotografowany przez hitlerowskiego żołdaka jakby upomniał się o to, że chce zameldować: Oto jestem. Spełniłem swój obowiązek. Broniłem polskiej ziemi do końca. Nawet poraniony — zachowałem godność. Nie zapomnijcie mnie, ani moich chłopców z załogi.

Coś ściska za gardło. A może załoga, po przyziemieniu maszyny, zdołała opuścić kabinę, wymontować broń pokładową i ujść do lasu? Były takie przypadki.

Popatrzmy jeszcze raz na zdjęcie. Jakąż ma ono wielką siłę wymowy. A może ktoś z naszych Czytelników będzie mógł pomóc przy rozwikłaniu losów załogi tego „Karasia"? (z)

listy

DWIE OMYŁKI

Szanowna Redakcjo!

Po zapoznaniu się z książką W. Szewczyka „Samoloty na których walczyli Polacy", chcę zabrać głos w sprawie marginesowej ale chyba ważnej. Mianowicie znalazłem dwie błędne informacje, z uporem powtarzane przez wielu autorów.

Sprawa pierwsza — zwycięstwa Pokryszkina na Jaku-3. Ze wspomnień (ostatnich wydań) Pokryszkina wynika, że latał bojowo na MiGu-3, Jaku-1 i P-39. Na „Airacobrze' uzyskał większość z 59 zwycięstw uznanych (podobno Niemcy w czasie wojny przypisywali Pokryszkinowi ok. 80 zwycięstw). Jeszcze dalej niż W. Szewczyk posunął się T. Kowalski w serii TBU pisząc, że Pokryszkin większość zwycięstw uzyskał właśnie na Jaku-3.

Sprawa druga — użycie Pe-2 w pierwszych miesiącach wojny radziecko-niemieckiej. Wielu autorów powtarza informację o użyciu po raz pierwszy Pe-2 pod Smoleńskiem w lipcu 1941 r. (np. Profile, TBU nr 35) w składzie 150 pułku bombowego. W rzeczywistości 150 pułk był wyposażony w samoloty SB. Pe-2 otrzymał dopiero w roku 1942 i użył ich po raz pierwszy w lipcu 1942 roku. O działaniach 150 pułku pisał w książce „Stalowa eskadra" (wyd. MON) były pilot tego pułku Żołudiew. Natomiast 22.VI.1941 r. w pułkach bombowych wyposażonych w SB znajdowały się eskadry lub pojedyncze samoloty Pe-2, łącznie w Zachodnim Okręgu Wojskowym 42 samoloty Pe-2. Dwie eskadry Pe-2 znajdowały się w Odesskim Okręgu Wojskowym i te eskadry były ciwko celom w Rumunii. Były to według użyte w pierwszych dniach lipca przeźródeł radzieckich pierwsze loty bojowe jednostek wyposażonych w Pe-2.

Mam nadzieję, że wykorzystacie zamieszczone w moim liście uwagi, bowiem trzeba pamiętać, że wielokrotnie powtarzane kłamstwo staje się prawdą.

Z poważaniem

Mgr K. Cieślak

korespondencje

AEROKLUB ŁÓDZKI

W przyszłym roku Aeroklub Łódzki, którego patronem jest kpt. pil. Franciszek Żwirko, obchodzić będzie 50-lecie swojej działalności. Nadal należy on do przodujących w kraju, o czym świadczy fakt, iż każdego roku jemu właśnie, wśród chyba trzech aeroklubów regionalnych, powierza się organizowanie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego.

Rozwój działalności AŁ, mimo znanych kłopotów lotnictwa sportowego w naszym kraju, następuje stale, a wielką w tym zasługa kierownika — płka pil. Alojzego Górnego. Potrafił on zainteresować sprawami aeroklubu władze dzielnicy Górna i miasta, w wyniku czego np. lotnisko na Lublinku, jako jedno z nielicznych, jeżeli nie jedyne w kraju, będzie ocalone przed zakusami urbanistów, chętnie wykorzystujących dla swoich planów właśnie lotniska, nie bacząc na ujemne społecznie tego konsekwencje.

Na rok przyszły — jubileuszowy — Zarząd, działacze i członkowie AŁ przygotowują szereg imprez sportowych i propagandowych. Obok tradycyjnych zawodów modelarskich modeli-makiet sterowanych radiem o puchar ZŁ TPPR, obok zawodów spadochronowych ma się odbyć sympozjum nt. „Lotnictwo w życiu człowieka". Weterani spotkają się z młodzieżą, a specjalna delegacja pojedzie do Cierlicka, by pod pomnikiem w miejscu tragicznej śmierci Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury złożyć wieńce.

Zarząd AŁ w związku z tym jubileuszem podjął także niezwykle pożyteczną i interesującą inicjatywę: postanowiono u Jarosława Janowskiego zamówić konstrukcję dwumiejscowego samolotu, który powinien być zbudowany w warsztacie AŁ i powinien wystartować już latem przyszłego roku.

Budowę finansować będzie AŁ w tym sensie, że dostarczy konstruktorowi potrzebne materiały oraz silnik. Janowski ma być zatrudniony w Aeroklubie na pół etatu. Ta inicjatywa jest ze wszech miar godna poparcia.

Co zaś można powiedzieć o tym „zamówionym" samolocie? Sam konstruktor wie o nim jeszcze niewiele poza tym, że będzie dwumiejscowy. Janowski myśli także o zasadniczej zmianie sylwetki nowego płatowca, który być może będzie się różnił od dotychczas przez niego skonstruowanej trójki: „Prząśniczki" „Poloneza" i „Orła".

Józef Potęga

klub "Iskra"

R. Czapski, ul. B. Chrobrego 7 m 19, 21-500 Biała Podlaska, zamieni nie sklejone modele samolotów w skali 1:72: Aero C-3A, Avia S-199, Avia B-35, Polikarpow Po-2, Il-10, Jak-1, RWD-14 „Czapla" na inne nie sklejone modele samolotów w tej samej skali.

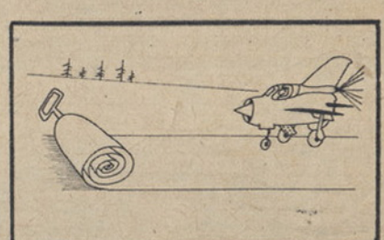
Wiesław Kucab, ul. Dąbrowskiego 25/25, 35-036 Rzeszów, jest uczniem technikum lotniczego i pragnie nawiązać korespondencję z kolegami modelarzami oraz wymienić modele (nie sklejone) samolotów — MiG-17 PF, MiG-15, TS-11 „Iskra", L-29 „Delfin", Aero C3A — na inne nie sklejone modele w skali 1:72.

Paweł Ryszaniec, Miroszewice 5, 59-300 Lubin, woj. legnickie, wymieni książki — „Lotnictwo gospodarcze", „Współczesne lotnictwo wojskowe" i „Kalendarz lotniczy 1959 r." — na model lufy armatniej, wraz z karabinem maszynowym oraz liny i haki holujące działa pancernego JSU-122.

Piotr Rogiński, ul. Warszawska 40a, 05-710 Milanówek, zakupi fabry Humbrol i numery „Planów Modelarskich" 40, 49, 62 oraz chętnie wymieni swoje modele samolotów w skali 1:72 na inne.

Piotr Arazny, ul. Pokoju 8, 42-573 Będzin Łagisza, poszukuje modeli samolotów (w skali 1:72) P-38 „Lightning", Hawker Tempest. P-11c i innych z II wojny światowej. W zamian proponuje wiele książek o tematyce lotniczej lub zapłatę gotówką.

Aleksander Świątkowski, ul. Wileńska 2, 73-110 Stargard Szczeciński, poszukuje książki A. Morgały „Polskie samoloty wojskowe 1918—1939" oraz zeszytów TBU nr 42 „Samolot bombowy Tu-2" i nr 50 „Samolot myśliwski MiG-19". Pozycje te zakupi lub wymieni na modele plastykowe samolotów różnych firm w skali 1:72.



Rys. W. Fuglewicz

„SKRZYDLATA" KLASYFIKUJE

Dorocznym zwyczajem, opublikujemy wkrótce listy 10 najlepszych wyników szybowcowych w poszczególnych konkurencjach, uzyskanych przez polskich pilotów w 1978 r. Wyniki te będą stanowić kryterium naszych honorowych wyróżnień — **ZŁOTEGO CUMULUSA** (dla najlepszego pilota), **BIAŁEGO CUMULUSA** (dla najlepszej pilotki) i **CUMULUSOWEGO NIEBA** (dla najlepszego aeroklubu).

Aby lista wyników wolna była od pomyłek, potrzebna nam jest pomoc wszystkich aeroklubów i ośrodków szybowcowych oraz pilotów. Jest to jednocześnie nasza gorąca prośba. Chcielibyśmy, aby pomoc ta wyrażała się w przesłaniu pod adresem naszej redakcji wszystkich najlepszych wyników, uzyskanych przez pilotów poszczególnych aeroklubów w sezonie 1978, w kraju i za granicą, podczas zawodów, treningu i innych lotów, na szybowcach jednomiejscowych i wielomiejscowych.

Interesują nas **wysokości absolutne i przewyższenia** oraz **przeloty — odległościowe** (nawet nieukończone) i **prędkościowe** (po trasach trójkątnych 100, 200, 300, 400, 500 i 750 km oraz docelowo-powrotnych 300 i 500 km).

Wszystkie zespołowe listy wyników, przed przesłaniem ich do naszej redakcji — **ul. Widok 8, 00-023 Warszawa** — powinny być poświadczone przez szefa wyszkolenia lub kierownika jednostki. Termin nadsyłania wyników — **10 STYCZNIA 1979 R.**

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**

REDAKCJA: ul. Widok 8, 00-023 Warszawa; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

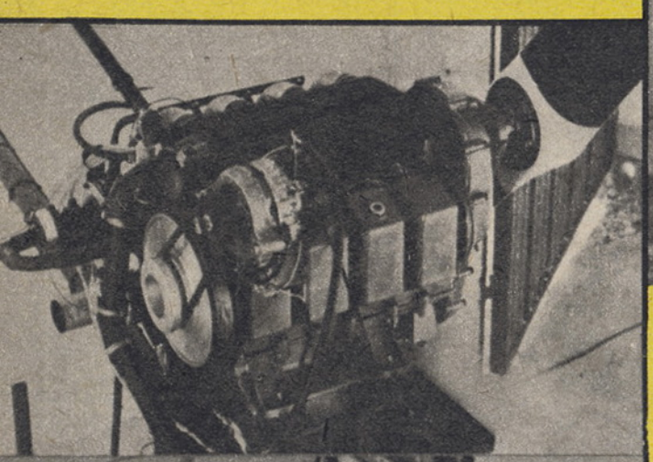
WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 260 zł, półrocznej 130 zł, kwartalnej — 65 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne. Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 7.XII.1978 r. S-19. Zam. 3827. INDEKS 37606.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

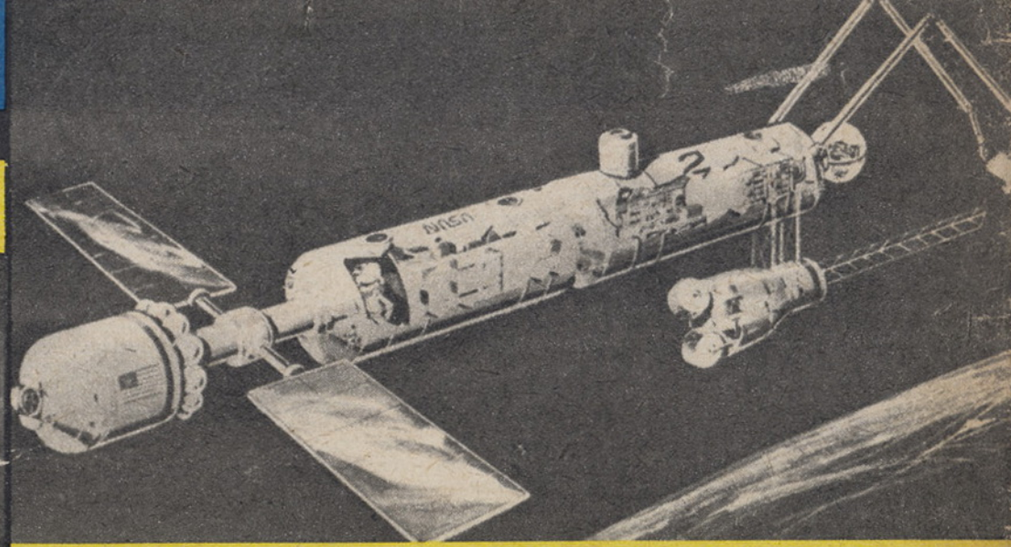
TELEWIZJA NA POKŁADZIE SAMOLOTU PASAŻERSKIEGO

Odbiorniki telewizyjne w kabinach pasażerskich samolotu odrzutowego Tu-134A „Aerofłotu". Pasażerowie mogą oglądać bieżący program telewizyjny, a także filmy z magnetowidu pokładowego.



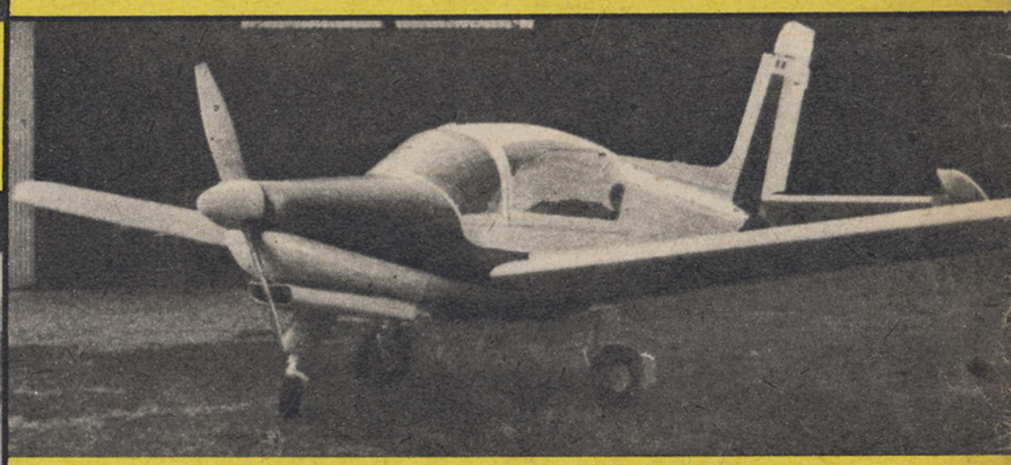
PRZED STARTEM ŚMIGŁOWCA

Przenośne urządzenie prądotwórcze do obsługi startowej śmigłowców Westland „Lynx". Zawiera generator prądu stałego o mocy 1,5 kW do ładowania akumulatorów pokładowych oraz generator o mocy 2 kVA do kontroli układów elektrycznych i elektronicznych śmigłowca bez potrzeby rozruchu silników. Urządzenie jest napędzane 2 silnikami 4-suwowymi. Napięcie prądu stałego 28 V oraz przemiennego (400 Hz) — 115 V. Masa — ok. 45 kg.



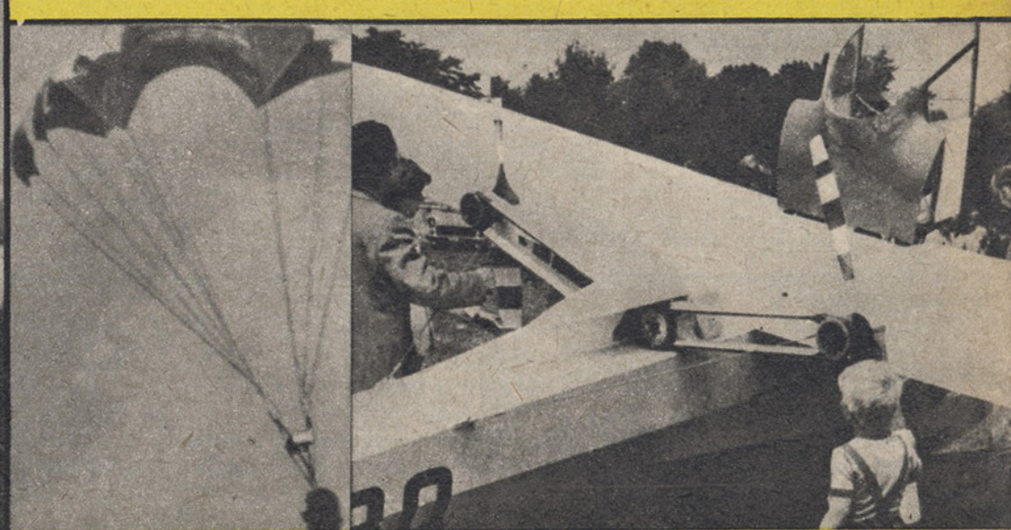
PRZEMYSŁ W KOSMOSIE

NASA przygotowała program uprzemysłowienia Kosmosu podzielony na 3 okresy 10-letnie: 1980—1990—2000—2010. Przewiduje się, że w 1985 r. przy jego realizacji będzie zatrudnionych 100 tysięcy osób, a w 2000 r. — ok. 1,9 mln. Jak na razie NASA próbuje zainteresować tym programem przemysł amerykański, w oparciu o doświadczenia z programem kosmicznym w latach 1980—1985. Na rysunku: Projekt wstępny modułowej wytwórni orbitalnej Grummana o masie 37 000 kg, złożonej z elementów ESA — „Spacelab", przewidujący jej montaż w okresie 550 pracogodzin.



NOWY SILNIK DLA LEKKICH SAMOLOTÓW

Zakłady Sacma we Francji rozpoczęły produkcję serii wstępnej 20 silników tłokowych, chłodzonych cieczą, o mocy 150 KM przy 6000 obr./min. (przekładnia 2,94 : 1) i okresie międzynaprawczym 600—800 h, z możliwością jego zwiększenia do 1000—1200 h. Silnik ma powierzchnię czołową o ok. 40—45% mniejszą od jego odpowiedników, a masę całkowitą 120—130 kg. Przewiduje się produkcję silników o mocy od 100 KM do 240 KM. Na zdjęciu — samolot sportowy „Rallye-150" podczas prób z nowym silnikiem o mocy startowej 150 KM i mocy trwałej 113 KM. Zużycie paliwa — 26 l/h. W silniku wykorzystano liczne elementy od silnika Chrysler.



RADIO-SPADOCHRON

Zdalnie sterowany drogą radiową spadochron transportowy USA typu latające skrzydło. Masa ładunku 50—250 kg. Zrzucony z wysokości 9000 m, może przelecieć odległość 20 km i wylądować w żądanym miejscu. Prędkość lotu — 18,25 m/s, opadanie — 6 m/s.

MOTOSZYBOWIEC

Doświadczalny układ napędowy motoszybowca RFN. Dwa śmigła pchające na tylnych krawędziach skrzydeł. Podobny układ był przed laty zastosowany w motoszybowcu „Foka", zaprojektowanym przez studentów Politechniki Warszawskiej.

Zdjęcia i rysunki: „Flieger Revue" (NRD), „Aviation Magazine", „Flight", „Flug Revue".